

جغرافیای نظامی ایران

(گیلان و مازندران)

علی رزم آرا

جغرافیا
نظم نامی ایران

گیلان و مازندران

مقدمه

وظیفه مقدس و سنگینی که با افسران ارتش طبق اولین سطور آئین نامه های مربوطه محول شده ایجاب مینماید که مبین خود را بطور اکمل شناخته و به اهمیت نقاط آن پی برند گرچه در مبادی امر اینکار بنظر مشکل و دشوار میرسد ولی با جزئی توجه ملاحظه میگردد با نظر بلند و علاقه مندی کافی میتوان همان قسمیکه خانه مسکونی و عمارت شخصی را شناخته و بکلیه زوایای آن اطلاع حاصل مینمایند بکلیه زوایا و نقاط مهم مبین نیز پی برده و برای اجرای وظیفه مقدس خود بتوان مرزوبوم آنرا حفظ و دروازه های آنرا بروی هر گونه مهاجمی مسدود ساخت - برای حصول باین موفقیت و برای شناسائی کامل کشور بایستی مدارك کافی در دست داشت تا پس از بررسی و اجرای مسافرت ها بتوان فکر قاطعی حاصل کرد تهیه این مدارك که اولین زمینه بررسی افسران را تشکیل میدهد کاری بس مشکل و پر زحمت است ولی چون از اولین لحظه تهیه مدارك کافی مقدور نیست لذا بایستی پایه و اساس آنرا بوجود آورده و اشخاص علاقه مند تدریجاً در اطراف آن بررسی های کامل تری نموده مدارك بهتر و با ارزش تری بمرور زمان تهیه نمایند .

اینجانب سرتیپ علی رزم آراء مفتخرم که ضمن بررسی کلیه مدارك موجوده و نوشتجات مختلفی که از طرف اشخاص صلاحیت دار راجع به کشور منتشر شده و اجرای مسافرتها و بررسی های نظامی در تمام نواحی و نقاط کشور (ضمن طی ۱۵۰/۰۰۰ کیلومتر) موفق به تهیه مدارك اولیه شده و اینك نتیجه بررسی و مسافرتها خود را تقدیم افسران ارتش مینماید تا توجه افسران برای شناسائی کشور بیش از پیش جلب شده مدارك عالی و کاملتری در آتیه بتوانند تهیه و بوجود آورند این جغرافیای نظامی، شامل ۱۸ جلد است که از بهمن ماه ۱۳۱۹ شروع به انتشار آن شده و بتواتر تهیه و در دسترس افسران گذارده خواهد شد .

- ۱ - کلیات راجع بایران ۱۰ - خوزستان
 - ۲ - گرگان - دریای خزر ۱۱ - فارس
 - ۳ - گیلان - مازندران ۱۲ - کرمان
 - ۴ - آذربایجان خاوری ۱۳ - جزایر ایران
 - ۵ - آذربایجان باختری ۱۴ - مکران
 - ۶ - کردستان ۱۵ - نواحی مرزی افغانستان
 - ۷ - کرمانشاهان ۱۶ - خراسان
 - ۸ - لرستان ۱۷ - کویرهای مرکزی
 - ۹ - پشت کوه ۱۸ - نقشه دهلیز بندی همگانی کشور
- از کلیه همقطاران نظامی خود تقاضا مینماید در صورتیکه ضمن بررسی این کتب نظریاتی حاصل فرمودند مستقیماً باینجانب مرقوم دارند تا از نظریه و فکر آنها استفاده نموده و در جلد های بعدی در صورت لزوم تصحیحات لازمه منظور شود.
-

فهرست

برگها	موضوع
۱	فصل یکم - وضعیت تاریخی و همگانی گیلان و مازندران
۲	۲ - وضعیت کلی - حدود - مساحت - موقعیت
۳	۳ - آب و هوا
۴	تقسیمات طبیعی منطقه
۶	فصل دوم - جلگه کرانه
۸	- وضعیت کرانه ها
۹	- تپه های خاکی اطراف کرانه عکس نمره ۱ و نمره ۲
۱۱	- نوار ماسه عکس نمره ۳
۱۲	- جنگل ها
۱۶	فصل سوم - خصوصیات بعضی از کرانه ها .
۲۴	قسمت های کوهستانی
۲۸	خط الرأسها
۲۸	رودخانه ها
۳۰	فصل چهارم - وضعیت انسانی - تعداد سکنه - نژاد - مذهب
۳۰	تقسیمات اداری منطقه
۳۱	نقاط مهم آن عکس نمره ۴

۴۰	فصل پنجم - منابع محلی
۴۱	صید کرانه های شمالی
۴۹	اهمیت مازندران و گیلان از لحاظ اقتصادی
۵۰	فصل ششم - خطوط مواصلات عمقی و عرضی بطور کلی
۵۱	راه نفوذی آستارا به اردبیل
۵۴	راه نفوذی طهران رشت عکس ۸۱۷،۶۰۵
۶۲	راه نفوذی طهران نوشهر
۶۴	راه نفوذی محمود آباد آمل
۶۶	راه نفوذی طهران شاه
۷۱	مشخصات راه آهن شمال
۷۸	فصل هفتم - ارزش نظامی منطقه گیلان و مازندران

نتیجه : ۸۲

نقشه جات ۱ - نقشه دهلیز بندی منطقه کرانه

۲ - نقشه منطقه رشت

۳ - نقشه محور های دخولی بطرف فلات

فصل یکم

۱ - مقدمه

شهرستانهای شمالی ایران بواسطه سد کوهستانی و موقعیت سخت خود بطرف فلات در اکثر ادوار استقلال داخلی دارا بوده و حکومت های مرکزی به اطاعت اسمی و خراج گذاری آنها اکتفا مینموده اند در زمان صفویه شاه عباس کبیر کلیه متنفذین این منطقه را سرکوب نموده نفوذ واقعی کشور را تا قلب کوهستانهای شمالی و کرانه های دریا رسوخ داده قصور و عمارتی در نقاط مختلفه کرانه های شمالی ایجاد و بنا نمود. و حتی عده از رؤسای متنفذ این مناطق مثل رؤسای کسکر را کوچ و بجای آنها سکنه جدیدی بان مناطق سوق داد و از این پس بواسطه توسعه امور بازرگانی و پیشرفت صنعت تهیه کرم ابریشم افکار گذشته در این سرزمین تغییر نموده و تدریجاً یکی از مراکز اقتصادی کشور گردید در سال ۱۶۳۶ و ۱۶۶۸ فزایندهای دن به کرانه های گیلان دست اندازی نموده و حتی موفق به رسوخ در کرانه های به شهر و شهر رشت شدند در سنه ۱۷۳۲ کرانه های گیلان توسط ارتش پطر کبیر که از ضعف صفویه استفاده نموده بود اشغال گردید ولی طبق پیمان منعقد بین نادر شاه افشار و زمامداران روسیه در ۱۷۳۵ این نواحی تخلیه گردید

۲ - وضعیت کلی

گیلان - مازندران

سه شهرستان شمالی - گرگان - مازندران - گیلان - در کرانه دریای خزر واقع و از فلات داخلی ایران بوسیله بکرشته ارتفاعات مهم قابل توجهی جدا گردیده اند چون شهرستان مازندران و گیلان از لحاظ طبیعی و ساختمانی با شهرستان گرگان دارای اختلافاتی میباشد

لذا وضعیت گرگان را جداگانه و وضعیت گیلان و مازندران را دفعتاً مورد بررسی قرار می‌دهیم

گیلان و مازندران از حاصلخیز و با ثروت ترین مناطق کشور شمرده میشود چه بخارات دائمی دریای خزر که رطوبت دائمی را در این منطقه تهیه نموده و رودخانه ها و شعبات بسیار آنها این منطقه را بعد و فور حاصل خیز و مستعد برای هر نوع کشاورزی ساخته فقط وجود جنگل های بسیار و درهم و وضعیت کوهستانها که قسمت عمده فضای آنرا گرفته است فضای زیادی برای کشاورزی باقی نگذاشته و برای کشاورزی ناگزیرند که جنگل ها را انداخته و فضای کم و بیشی برای آن تهیه نمایند و این شهرستانها بواسطه برنج کاری زیاد و صید سرشار خود کمائی نمایانی را به ارزاق فلات ایران مینمایند . منطقه مازندران و گیلان در شمال ایران واقع و از لحاظ وسعت گرچه فضای زیادی را در بر ندارد ولی از لحاظ جمعیت $\frac{1}{10}$ جمعیت کشور را داراست .

- شمال دریای خزر	} - منطقه گیلان محدود به حدود زیر است
- خاور مازندران	
- جنوب و باختر کوهستان	
طالش	

- شمال دریای خزر	} - منطقه مازندران محدود به حدود زیر است
- خاور منطقه گرگان	
- جنوب کوهستان البرز	
- باختر گیلان	

۳ - آب و هوا

آب و هوای جلگه بانواهی کوهستانی اختلاف زیاد دارا میباشد چه کوهستانها بواسطه ارتفاع زیاد خود دارای زمستان سخت و شدید و تابستان های مطلوب می باشد ولی در کرانه های یکی از معروفترین بادها باد های شمالی است که از سمت خاك روسیه

میوزد چون در کرانه های کشور شاهنشاهی سلسله جبال البرز واقع شده و مانع دخول بخارات بداخله فلات است لذا این بخارات تبدیل به باران شده و این کرانه ها به همین مناسبت همیشه سبز و خرم است باد های عمده دریای خزر دو نوع است :

باد شمالی که تولید باران و طوفانهائی در فصل بهار و پائیز مینماید که میتوان گفت در این دو فصل خاوری است باد جنوب که نسبتاً خشک و با وزش آن هوا خشک و بخار آب کم میشود

تغییر حرارت این کرانه ها منوط باین دو باد است چه بآباد های شمالی هوا سرد و با باد های جنوبی هوا گرم میشود .

باد های دیگری نیز هستند که از جهات دیگر در مدتهای کمتری میوزند
آب و هوای زمستان معمولاً سرد ولی بندرت از صفر درجه کمتر میشود
تابستان هوا گرم و مرطوب و گاهی از ۳۵ و رجه تجاوز مینماید
فصل پائیز فصل رطوبت و بارندگی است

فصل بهار معمولاً فصل خوب این کرانه ها است
مقدار باران در سالی به ۱/۸۰ میرسد برف در کرانه ها خیلی کم است ولی در قسمتهای کوهستانی ماهها باقی میماند

در نتیجه بارندگی ها باطلاقیهای بزرگی تشکیل و مولد مالاریای شدید گردیده
اول روز مه غلیظی دیده میشود

۴ - وضعیت طبیعی منطقه و تقسیمات کلی آن .

در بین کلیه کرانه مطول و وسیع دریای خزر که مساحت بسیاری را پوشانیده است یگانه کرانه خرم و با طراوت که طبیعت در این دریا بوجود آورده کرانه بحر خزر است زیرا کرانه سایر قسمتها بواسطه بودن در مجاورت باد های شمالی و تغییرات متوالی هوا بکلی صاف لم یزرع و حتی اکثر نقاط فاقد آب مشروب هم میباشد ولی کرانه های

ایران چون گودتر از قسمت شمالی است لذا بخارات زیادی متصاعد میشود که بواسطه ارتفاع سد کوهستانی قادر به عبور از سه کوهستان نبوده ناچاراً باز بشکل شب نم در این کرانه ها نازل میشود در نتیجه طراوت مخصوصی که بهیچوجه در سایر نقاط کرانه سابقه ندارد در این کرانه دیده میشود که از هر لحاظ قابل توجه و مورد نظر است رو بهمین نظر است که میتوان گفت بهترین نقاط و باطراوت ترین کرانه های دریای خزر را طبیعت نصیب کشور شاهنشاهی نموده است چه اگر تمام طول کرانه این دریا را به پیمائیم به این قسم کرانه و نظیر آن مصادف نخواهیم شد پس میتوان گفت طبیعت در تهیه و ساختمان این کرانه منتهی کمک و مساعدت را نموده است .

طبیعی است هر قدر يك منطقه حاصل خیز - باطراوت و زرخیز باشد بهمان اندازه مورد توجه ملل مجاور آن خواهد بود بطوری که تاریخ نیز این قضیه را بهمان نشان داده و اثبات مینماید که هرگاه کوچکترین لغزش و نیرگی حاصل شده فوری متوجه این کرانه ها شده اند نتیجه که میتوان از این جریان و گزارشات تاریخی حاصل کرد اینست که بهمان اندازه ای که پی به اهمیت این منطقه برده میشود بایستی بهمان اندازه برای دفاع و حفاظت آن کوشش کرد چه مطمح نظر و توجه میباشد .

طول کرانه های کشور شاهنشاهی

کلیه کرانه کشور شاهنشاهی از آستارا تا خلیج حسینقلی در حدود ۹۰۰ کیلو متر است (با محسوب داشتن کرانه داخلی خلیج ها)

مسافت بین نقاط کرانه را میتوان بشرح زیر محسوب و منظور داشت :

	۱۴۰	از آستارا تا پهلوی
	۷۰	پهلوی حسن کیاده
	۱۰۲	حسن کیاده شمسوار
	۶۳	شمسوار نوشهر
۷۰۱ کیلو متر بخط	۷۸	نوشهر محمودآباد آمل
مستقیم بدون محسوب	۴۵	محمودآباد بابل سر
داشتن خلیج های کوچک	۶۲	از بابل سر تا محاذات قلعه پلنگان
	۷۵	از محاذات پلنگان تا بندر شاه
	۶۶	از بندر شاه تا خلیج حسینقلی

اگر کلیه کرانه کشور شاهنشاهی را از آستارا تا خلیج حسینقلی به پیمائیم ملاحظه خواهیم کرد نه سراسر کرانه ایران از آستارا تا سیاه آب تحت حاکمیت يك رشته ارتفاعات بزرگ و يك رشته قلی قرار گرفته که این سد کوهستانی مثل دیواری دو را دور آنرا مسدود ساخته است با فرق آنکه گاه گاهی این سد فوق العاده به دریا نزدیک شده و گاه گاهی دور میگردد ولی پس از سیاه آب و رشته ارتفاعات بکلی از نظر دور شده و ملاحظه میکنیم به يك جلگه مسطحی مصادف خواهیم شد که اگر در بدو امر دارای اشجار کوتاه و کمی است تدریجاً به زمین صافی مصادف شده و بهمین وضعیت تا خلیج حسینقلی ادامه خواهد یافت - وجود این کوهستان و سد نامبرده باعث شده که کرانه های کشور شاهنشاهی را به سه منطقه مشخص تقسیم نماید بطوریکه اگر از کرانه بطرف داخل فلات و یا برعکس حرکت نمائیم بطور مشهود این سه قسمت را ملاحظه خواهیم کرد

۱ - جلگه کرانه ۲ - قسمت کوهستانی ۳ - خط الرأسها

فصل دوم

۱ - جلگه کرانه

این جلگه از مواد رسوبی تشکیل گردیده . بطوریکه ضمن کاوش های معموله در رشت و نواحی مجاور آن اکثر آثاری بدست آمده که ثابت مینماید درازمنه قدیمه این قسمت در زیر آب بوده و به مرور زمان خشک گردیده میتوان قطع داشت که این جلگه ها بواسطه دوجبهت زیر بوجود آمده :

— بواسطه مواد رسوبی که رودخانه ها تدریجاً به دریا وارد نموده و باعث خشک کردن آن شده .

— تحلیل رفتن آب دریا که هنوز هم ادامه دارد .

رشته کوهستانی که در بالا ذکر شد از آستارا تا ۷۰ کیلو متر (خطبه سرا) تقریباً بمسافت ۲ تا ۵ کیلو متری کرانه عبور کرده و در نتیجه يك جلگه کرانه کم عرضی را تا دریا باقی گذارده بطوریکه در موقع عبور از کناره سد کوهستانی در مجاورت دریا قرار گرفته و بطور خوبی وضعیت کوهستانی ملاحظه و مشاهده میگردد از (خطبه سرا) تا شفا رود تقریباً این کرانه ها صاف بعمق ۷ تا ۱۰ کیلو متر عریض شده و از منطقه اولیه باز تر بنظر میرسد از شفا رود یکمتر به این جلگه کرانه عریض و به يك منطقه وسیع کرانه تبدیل میگردد بطوریکه در رشت و منطقه حسن کیاده دریا از سد کوهستانی بمسافت ۵۰ تا ۶۰ کیلو متر واقع و در نتیجه عریضترین کرانه صاف را تهیه مینماید پس از عبور از رودخانه سفید رود باز تدریجاً رشته کوهستان به دریا نزدیک میشود بطوریکه در نوده ۵۶ کیلو متری حسن کیاده کوهستان از ۵ کیلو متری دریا عبور کرده و جلگه کرانه باز کم عرض میشود از این محل به بعد کوهستان از دریا

خیلی دور زرقه فقط گاه گاهی قدری دور شده و در نتیجه يك منطقه نسبتاً صافی در کرانه تشکیل میدهد.

در خرم آباد و شهرسوار کوهستان بمسافت ۲۰ تا ۱۵ کیلو متری کرانه است.

از سوله رشته ارتفاعات باز از دریا دور شده و در نتیجه يك جلگه صاف بازی بین آمل و محمود آباد از يك طرف به شهر قلعه پلنگان از طرف دیگر بطول ۱۰۰ و بعرض ۳۰ کیلو متر تشکیل میدهد.

از به شهر رشته کوهستان به مجاورت دریا آمده و تا کرد کوی که در چند کیلو متری کرانه است ادامه خواهد یافت در این قسمت نیز در قسمت اولیه دارای جلگه کرانه بعرض ۲۰ کیلو متر است ولی تدریجاً عرض آن کم و تا حدود ۱ کیلو متر خواهد رسید.

از کرد کوی رشته کوهستان در جهت خاوری (گرگان) ادامه یافته و دیگر در مجاورت کرانه کوچکترین ارتفاعی باقی نخواهد گذاشت و جلگه صاف و بدون عارضه تا خلیج ادامه خواهد یافت.

این جلگه کرانه با آنکه بی عارضه و معمولاً نیایستی موانعی برای حرکت دارا باشد ولی به جهت زیر عبور از آن در همه جا مقدور نیست:

۱ - وجود جنگلها که از کوهستانها شروع و اکثر تا مجاورت دریا امتداد داشته و فقط يك مسافت کمی در لب دریا فاقد اشجار است

۲ - وجود مجاری بسیار میاه - چه تعداد رودخانه هائی که وارد دریا میشود خیلی زیاد و چون اکثر در نزدیک مصب خود میباشند لذا عرض آنها زیاد و پرآب بوده و در نتیجه فقط از گذار مخصوص آنها میتوان عبور کرد

۳ - وجود زمین های زراعتی چه اکثر در قسمتهای صاف اشجار را ریخته و

زراعت چائی و باغات مختلف تهیه کرده و در نتیجه کرانه را اشغال نموده و بیا برنج کاری نموده اند

بواسطه سه قسمت موانع مندرجه بالا جلگه های کرانه باوجود بی عارضه بودن در همه جا قابل عبور نبوده و از معابر مخصوص بایستی عبور و مرور شود اگر فرضاً در زمان خشکی هوا بتوان از جاده ها قدری منحرف شد ولی بمحض وجود باران خروج از جاده ها غیر مقدور خواهد بود.

جاده های موجوده فعلاً در کرانه مرکب از يك جاده کرانه است که از شهر گرگان ساری از آنجا بطرف بابل و از کناره تا خرم آباد - لاهیجان و رشت رفته و جاده دیگری از رشت به طرف آستارا از کناره عبور خواهد کرد جاده قسمت خاوری خرب و قابل استفاده است ولی جاده باختری از رشت به آستارا چون پلها اکثر چوبی است غالباً قابل عبور نیست.

در جلگه کرانه در صورت دقت قسمتهای زیر بنظر میرسد - در کنار تپه های کرانه - نوار ماسه کرانه - جنگل ها

۲ - وضعیت کلی کرانه

کرانه های دریای خزر اکثر صاف و با شیب خیلی ملایمی به دریا خاتمه یافته و بهیچوجه در مجاورت دریا بریدگی ملاحظه نمیشود - رودخانه های متعددی که وارد دریا میگردند چون عموماً حاوی مقداری مواد رسوبی میباشند لذا تدریجاً دریا را خشک نموده و تشکیل دماغه هایی در کرانه داده اند.

از هر دماغه با کمال سهولت میتوان کرانه مجاور را تا دماغه بعدی ملاحظه و مشاهده کرد که حد این دید بطور مشهود گاه گاهی تا ۳۰ الی ۳۵ کیلومتر میشود و در حقیقت میتوان گفت افق مرئی برای هر يك از این دماغه ها دودماغه طرفین خواهد بود.

تمام رودخانه ها در مصب خود تشکیل مردابهایی را میدهند که وسعت آن ها به مناسبت رودخانه هائی که در آن محل وارد دریا میشوند متغیر است - ۲ مرداب در دو طرف کرانه ملاحظه میشود که از لحاظ عرض وسعت و عمق قابل توجه است .

در سمت باختر مرداب پهلوی

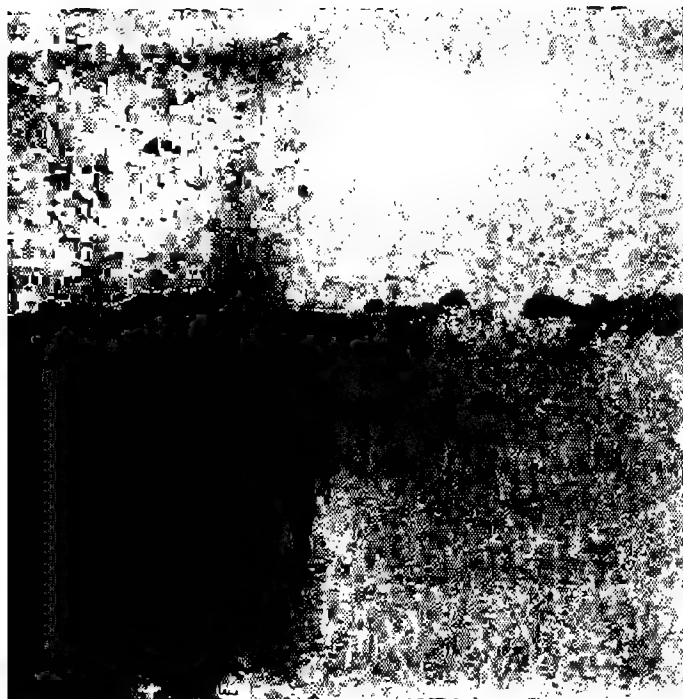
در سمت خاور مرداب بندرگز

۳- تپه های کنار دریا

۱- در طول کرانه های کشور شاهنشاهی در قسمت صاف و بی عارضه آن از بابل سر تا شمسوار يك رشته تپه های به ارتفاع ۲ الی ۷ متر و بعضی ۵ تا ۱۵ متر ملاحظه میشود که دید ممتد و کاملاً قابل توجهی بطرف دریا دارد از شمسوار این دیوار دیگر بطور ممتد وجود نداشته ولی در برخی قسمتها بازبان برخورد میشود مثلاً در باختر پهلوی در مسافت ۲۰۰ تا ۳۰۰ متری کرانه این دیوار ملاحظه میشود اکثر جنگلزار در کرانه ها باین دیوارها نچسبیده بلکه در حدود ۲۰۰ الی ۱۵۰ متر عقب این دیوارها جنگلزار شروع میشود در غازبان این دیوار بشکل يك تپه ممتد خاکی بنظر میرسد جنس این دیواره از خاک نرم و رس است و در حقیقی حد آبهای مد بوده و تقریباً دائمی است در يك جلگه صاف بی عارضه بودن این ارتفاعات گرچه کوتاه و کم اهمیت است ولی از لحاظ نظامی و مخصوص برای مراقبت دریا بی اندازه نافع و مؤثر بنظر میرسد و شاید خیلی استفاده های کافی از لحاظ دیدبانی دریا بتوان در نظر گرفت .

این رشته تپه ها مرکب از دو و گاهی از يك رشته میباشند این تپه ها گاهی بهم متصل و در برخی نقاط مجزا و بریده میباشند این رشته ارتفاعات در کلیه نقاطی که کرانه دارای امتداد شمالی جنوبی است این تپه ها ملاحظه نمیشود چون این تپه ها در نتیجه موج دریا بوجود آمده و چون موج دریا اکثر شمالی جنوبی است لذا در نتیجه موج

این تپه ها تولید گردید حتی در بعضی قسمتهای کرانه رشت مثلا حسن ارتفاعات است این ارتفاعات در اکثر نقاط بمسافت ۱۰۰ تا ۲۰۰ متر شده جز در حسن کیاده که مسافت ۱۰۰۰ متری کرانه است.



وضعیت تپه های کنار دریا نسبت به قد یکفر نظامی بخوبی ملاحظه میشود ارتفاع این تپه ها بین ۲ الی ۷ متر و در نقاطی که در سه رشته رشته دوم و سوم هر يك بمسافت ۱۰ الی ۱۵ متری رشته جلو واقع گرد



تپه های کنار دریا در محل معتمد بکنده

حرکت در کرانه بواسطه وجود این تپه ها نمیتوان آبادهای عقب آنرا

بطوریکه از کرانه آبایی کپورچال و حتی ساختمانهای که در عقب تپه ها هستند بهیچوجه دیده نمیشود .

رشته تپه ها تا شفارود امتداد دارد از اینجا بمناسبت گردش کرانه و تغییر سمت آن نسبت به موج دریا دیگر تپه ها ملاحظه نمیشود بطور کلی از این تپه تادریا بهیچوجه اشجاری وجود نداشته و بکلی زمین باز و بی عارضه است .

۴ — نوار ماسه کنار مابین دریا و جنگلها

در تمام طول کرانه خزر يك نوار باریك ماسه ملاحظه میشود که فاقد اشجار میباشد و بعمق ۲۰۰ الی ۱۰۰۰ متر است رشته تپه های کرانه نیز در این نوار ماسه قرار گرفته در زمستان ها این نوار ماسه کاملاً محکم و عبور و سائل موتوری در روی آن مقدور است ولی در تابستان ها خیلی افزنده و عبور و سائل موتوری چندان سهل نخواهد بود .



در این عکس منطقه غیر مشجر که بین دریا و حاشیه جنگل واقع شده بخوبی ملاحظه میشود

این نوار ماسه در طول خنود بواسطه مصب رودخانه ها قطع شده ولی در نقاطی که مصب رودخانه نباشد برای عبور با سرعت زیاد قابل استفاده است بطوریکه در پهلوی

میتوان روی همین نوار ماسه تا ۱۴ کیلو متر بطرف خاور ۲۷ کیلو متر بطرف باختر حرکت نمود.

ه - جنگل های شمالی

جنگلهای شمالی ایران که در واقع قسمت عمده و اعظم جنگلهای ایران را تشکیل میدهد مانند نوار سبزیت که دامنه های خاوری جبال طالش و دامنه های شمالی جبال البرز و کوههای گرگان و کرانه بحر خزر را پوشانیده است و تنها جنگل طبیعی بمانی حقیقی است که در کشور ایران وجود و در تمام کرانه های شمالی ایران از آستارا تا بندرگز امتداد دارد بعضی قسمتهای آنرا دهقانان رفته رفته قطع کرده و به زراعت انواع نباتات مبادرت ورزیده اند بدین مناسبت هر چند مساحت جنگل طبیعی زیاد است ولی جنگل بکری که هیچ دست نخورده باشد وجود ندارد.

از بندرگز یعنی محلی که دشت گرگان شروع میشود و در خود دشت درختی یافت نمیشود و فقط در دامنه های کوههای گرگان جنگلهای خیلی بزرگی موجود است ولی بتدریج درختها در قسمت کوه پیدا شده و هر قدر بطرف خاور پیش میرویم تعداد درخت نقصان یافته و فقط در قله کوهها دیده میشود.

اگر چه مساحت این جنگلها خیلی زیاد است ولی در مقابل مساحت کلیه کشور فوق العاده کم و اساساً قابل ملاحظه نیست. مساحت حقیقی جنگلهای مذکور بطور تحقیق معین نگردیده لیکن بطور تقریب میران به سه میلیون هکتار تخمین زد (قسمتهای زراعتی که در واقع در نتیجه قطع اشجار جنگل ایجاد گردیده جزء این مساحت محسوب میشود) این جنگلهای با طراوت و دلکش که در سراسر کرانه جنوبی بحر خزر امتداد دارد ثروت سرشاری است که طبیعت به کشور ایران بخشیده و ناحیه مذکور را یکی از زیباترین و حاصلخیزترین نقاط زراعتی نموده است باد های دریائی مازندران که عموماً از شمال بجنوب خاوی میوزند آبهای دریا را بطرف کوههای البرز میآورند و

چون ابرها بعلت ارتفاع و بلندی کوهها قادر عبور از این سد نیستند در نتیجه سردی هوای قسمتهای مرتفع مبدل به باران میشود لیکن ارتفاع باران بطور عموم از باختر به طرف خاور تنزل میکند .

جنگلهای شمال از حیث وسعت و انواع درختان سابق بر این اهمیت بیشتری را داشتند ولی بر اثر بی‌مبالائی و قطع بی‌رویه قسمتی از آن معدوم شده است و اگر مواظبت و رسیدگی نشوند از بین خواهند رفت این قطع اشجار بیشتر در نواحی که حد بین جنگل و ناحیه غیر مشجر محسوب میشود معمول و متداولست چه در این قسمت درختی که قطعی میشود رشد و جیحی نمیکند و فقط بوته‌های کوچکی میروید از طرفی در نتیجه این عمل اشجار صنعتی و قیمتی معدوم گردیده و بجای آن درختان درجه دوم و نامرغوب میرویند بدین مناسبت هم مساحت جنگل کم میشود و هم از مرغوبیت و ارزش آن کاسته میگردد

انهدام جنگل بیشتر بمناسبت تهیه ذغال چوب میباشد و چون صاحبان کوره‌ها قادر بریدن درختهای بزرگ نیستند اولاً درختهای جوان را قطع کرده ثانیاً شاخه‌های اشجار کهن را قطع میکنند در نتیجه درخت لخت و عریان مانده و در مدت قلیلی خشک میشود . - رطوبت دریا در دامنه‌های جنوبی کوهستان البرز نیز مختصری تأثیر کرده و در این دامنه‌ها و قله کوهها گاه گاهی مقداری درخت دیده میشود .

بطور کلی جنگلهای شمال از کرانه بحر خزر شروع میشود ولی بطور معمول درختان بزرگ و قابل اهمیتی در کنار دریا کمتر وجود دارد و اگر هم انواع مرغوبی پیدا شود بواسطه بدی جنس زمین قد کوتاهی دارند و معمولاً ارتفاع این درختان از یک تا ۳ متر میرسد و انواع آنها اغلب عبارتند از . کنار - به جنگلی - انار - از گیل و غیره . لیکن هرچه بطرف داخل کشور پیش میرویم بتدریج جنگلهای حقیقی شروع میشود که دارای اشجار بزرگ مرتفعی است ولی کم کم که ارتفاع کوهها زیاد تر میگردد یعنی

بطرف فلات نزدیک میشوند بعلت خشکی هوا ارتفاع درخت ها کمتر شده و بوته های کوچکی را تشکیل میدهند

عامل مهم این پیش آمد علاوه بروضعیت جوی همانطور که در بالا ذکر شد قطع اشجار برای تهیه ذغال است که صاحبان کوره همنکه يك درخت یا شاخه قطر کافی داشت آنرا قطع مینمایند و برای سود کمی زیان و خسران گزافی بثروت کشور وارد میسازند .

درختان جنگلهای شمال را بطور کلی بسه طبقه تقسیم نموده اند
اول - اشجار درجه اول یعنی درختان صنعتی که مرغوب ترین اشجار را تشکیل میدهد
دوم - اشجار درجه دوم که جنس چوب آنها چندان مرغوب نیست
سوم - اشجاریکه در زیر درختان درجه اول و دوم نمو نموده و قد کوتاهی

دارند

درختان عمده درجه اول عبارتند از
مار و بلوط (- مرس - انجیل - (چوب آهن) - تارون - (ملج) ازار -
اوجا - گرد و اشجار درجه دوم که چوب آنها باندازه چوب طبقه اول قیمت ندارد عبارت اند از .

حمرز - توسکا - لرك (درختی است شبیه بگردو) - نمدار (زیرفون) انجیر
انواع افرا

اشجاریکه در زیر درختان دوطبقه فوق نمو میکنند عبارتند از
شمشاد - ازگیل - زالزالک - انار - گل ابریشم

شمشاد از درختان ذیقیمت درجه اول محسوب میشود و در جنگل های شمال
مساحتی نسبتاً زیادی را اشغال نموده است و با وجود اینکه بی اندازه نموش کند و
بطی است معذالك در این قسمت درختانی یافت میشود که ۲۰ - ۳۰ سانتیمتر بلکجه
بیشتر قطر دارند بالاخره در تمام جنگل بوته های تمشك بعد و فور پیدا میشود

اشجار فامیل کاج برخلاف کشورهای خارجه که جنگلهای مهمی را تشکیل میدهند در اینجا فوق العاده کم است و فقط بعضی قسمتها لکه های از این نوع میروید بعلاوه ارتفاع این درختان باندازه ارتفاع نباتات این فامیل در اروپا نیست و ازراعی که در این نواحی میروید زمینی میباشد

درختانی که در طبقه بندی اول ذکر شد برای ساختمان و تهیه مبل و تراورس مصرف میشود اشجار طبقه دوم یا برای سوخت و یا جهت تخته مصرف دارند و اشجار فامیل کاج بعلت کمی قطر برای تخته مفید نیستند و اغلب برای تیرهای تلفون و تلگراف استعمال میشوند (چه بواسطه ماده رزینی که در انساج این نباتات موجود است موریانه در آنها اثری ندارد)

وضعیت جنگلهای از لحاظ ساختمانی و طبیعی مطابق شرحی است که در بالا ذکر شده نبایستی فراموش کرد که این جنگلهای از لحاظ نظامی بی اندازه مهم و قابل توجه است چه :

اول - در عصری که هواپیمائی دارای قدرت فوق العاده و هر گونه سوق و حرکت قوا بواسطه بمباران مشکل است جنگلهای وسیع بزرگ بهترین وسیله برای استتار محسوب شده و هر گونه حرکات و نقل و انتقالات سوق الجیشی با کمال خفا و بدون کوچکترین زیان و ضرری در این قسمت اجرا خواهد شد .

دوم - در مقابل دریا که بکلی باز و از ۲۰ کیلومتری حرکت آن دیده میشود تمام کرانه جنگل زار بکلی از نظر دریا مستور و کوچکترین اطلاعی از کرانه بواسطه حاصل نخواهد شد .

سوم - جنگلهای بزرگ در صورت رسوخ و موفقیت مهاجم بهترین مانع از لحاظ جلوگیری و ممانعت حرکت او بوده و تهیه هر گونه مانع را سهل و آسان مینماید .

چهارم - در جنگلهای شمالی ایران بواسطه درهم بودن اشجار حرکت در جنگلهای بکلی

مشکل و برای خروج از جاده‌های شوسه ممکن است بکلی سرگردان گردند در نتیجه گذشته از وضعیت طبیعی و ساختمانی منطقه وضعیت جنگ‌ها نیز مانع جدید و نوینی برای هر متجاوزی بنفع مدافع تشدید خواهد داد

پس تمام مندرجات بالا ایجاب مینماید که حتی الامکان به نگهداری جنگ‌ها و حفظ و حراست آنها مثل يك وسیله محاربه کافی جدیت و سعی نموده و از قطع و از بین بردن آن بهره‌ر قیمت است جلوگیری نمایند

خصوصیات بعضی از کرانه ها

با آنکه وضعیت جلگه های کرانه بطور کلی شرح داده شد برای آنکه بهتر به خصوصیات مناطق مختلف پی برده شود وضعیت طبیعی بعضی از این مناطق مشروح تر بیان میشود

۱- وضعیت طبیعی منطقه آستارا تا بندر چمنخاله

۲- منطقه واقع بین مرداب شفت تا حسن کیاد

۳- از چانوس تا به شهر

وضعیت طبیعی منطقه از آستارا الی بندر چمنخاله

الف - از آستارا الی گرگانرود:

جلگه واقعه بین دریای خزر و کوهستان طالش با عرض متفاوت از آستارا بطرف جنوب ادامه دارد و در آستارا عرض این جلگه در حدود ۱۰ کیلومتر بوده و بتدریج هر چه بجنوب میرود بتفاوت محل عرض آن کمتر شده بطوری که در خطبه سرا فاصله کوهستان از دریا به دو کیلومتر و نیم الی سه کیلومتر میرسد و در گرگانرود مجدداً کوهستان از کرانه دور شده و تا ده کیلومتر فاصله پیدا میکند.

جلگه مزبور بدو قسمت مشخص تقسیم میگردد.

۱ - قسمت کرانه که عبارت از يك نوار باريك زهين ماسه خيلي نرم بعرض ۱۰۰ الی صد و پنجا متر است .

۲ - پس از اين نوار كناره جنگل زار شروع ميگردد كه بدو آنهال هاي كوچك و انار هاي جنگلي بوده و هر چه بطرف دامنه كوhestان مي رود جنگل انبوه تر ميگردد : اين جلگه در قسمت آستارا در يك قسمت چهار كيلومتری باز و يا از قسمتهای وچك نهال منفرق پوشيده شده و استفاده برنج كاری از جلگه مزبور مينمايند در ساير قسمتهای جلگه ييشتر در طرفين رودخانه ها جنگل هارا بريده و مزارع برنج تشكيل داده اند .

عمق دريا در اينقسمت تا حدود يك كيلومتر و نیمی كناره به هشت متر ميرسد و كشتيها از يك كيلومتر نزديكتر نميشوند .

رودخانه ها - در اينمنطقه رودخانه ها عموماً خاوري باختري و جز دو سه رودخانه كه در تمام فصول سال كم و بيش داراي آب ميباشند بقيه تقريباً در فصول باراني آب داشته و در مواقع عادی هيچكدام مانع مهمی محسوب نميشوند . بستری را كه رودخانه هاي مزبور تشكيل ميدهند غالباً عريض و تا ۶۰۰ متر هم ميرسد ولی آب فقط در قسمت معینی از بستر كه عميق تر ميباشد جاريست و از طرفين براي برنج كاری استفاده مينمايند .

كف رودخانه ها غالباً سنكلاخ ولی در نزديكي مصب شنزار ميباشد دهانه مصب هميشه پوشيده از شن بوده بهمين علت حتي در مواقع فراواني آب عبور بطرف دريا براي كرجی های كف صاف نیز مبسر نیست عمق آب رودخانه در مصب بواسطه ممانعت شن ها از جريان سريع آب ييشتر شده و در فصول بارندگی تا دو متر هم ميرسد .
جنار طرفين رودخانه ها در تمام مسير بريدگی مهمی را تشكيل نميدهند ولی در بعضی نقاط اين بريدگی ها بدو متر هم رسيده است .

رودخانه‌ای که تقریباً در تمام فصول دارای آب می‌باشد عبارتست از رودخانه مرداب در جنوب آستارا و رودخانه گرگانرود .

راههای مالرو و پیاده رو متعددی که این جلگه را به اردبیل و خلخال مربوط می‌سازد تقریباً در تمام فصول قابل عبوراند مهم‌تر از همه راه گرگانرود - خلخال و راه چله بند به اردبیل است که محتمل است راه جدید آستارا - اردبیل از راه اخیر ساخته شود.
ب - از گرگانرود الی مرداب پهلوی

جلگه کرانه ای بتدریج از گرگانرود عریض شده بطوریکه بین مرداب و ماسوله به ۳۰ کیلومتر عرض میرسد که تماماً مانند جلگه طالش مستور از جنگل و حاشیه کرانه ای از سفارود بعد دارای يك رشته تپه های شنی که در ۱۰۰ الی ۱۵۰ متری کرانه قرار گرفته و تا سه متر ارتفاع نیز میرسد

رودخانه مهم این منطقه سفارود - سیاه رود - اسالم می‌باشد که رودخانه اول در قسمت مصب استخر عمیقی با عمق ۱/۵۰ الی دو متر تشکیل میدهد که برای عبور از آن باید از گذارهای که بالاتر از مصب واقع شده گذشت مشخصات رودخانه مانند رودخانه های منطقه طالش است .

راهها - شوسه چهارشنبه بازار - طاهر کوراب - رشت

راه آستارا - بندر پهلوی .

راه پیاده رو اسالم - هرو آباد

راه چهارشنبه - ماسوله که یک قسمت آن ساخته شده و بعداً متروک گردیده

کرانه مرداب پهلوی جز در قسمت پیره بازار بقیه میتوان گفت مردابی و باطلافی و عبور از آن خیلی مشکل است .

ج - قسمت کرانه ای بین مرداب پهلوی الی چمنخاله ،

نوار کرانه‌ای در این منطقه با تپه‌های شنی که به مسافت مختلف از کرانه قرار گرفته مشخص می‌گردد بطوری که از حسن رود الی چونه چنان این تپه‌ها در مسافت یکصد متری کرانه بوده و از مصب سفید رود کهنه تا امیر کیاسر از ۱۵۰۰ متری کرانه و از آنجا تا شفا رود مجدداً به کرانه نزدیک شده و تا صد متری کرانه واقع می‌گردد در این ناحیه عقب این نوار کرانه‌ای و تپه‌های شنی یک عده زیاد مرداب و باطلاق و استخرهای آب (که جهت زراعت آب ذخیره مینمایند) واقع شده که عبور از آنها خالی از اشکال نمیباشد.

عمق دریا در این منطقه از سایر قسمت‌ها بیشتر بوده بطوریکه در یک کیلو متری کرانه از ده متر تجاوز مینماید.

رود خانه‌های مهم این ناحیه عبارت از سفید رود (یا به اصطلاح محلی موسی چای) میباشد که دارای شعبات متعدد است کف رود خانه مزبور شن زار و مصب آن هم از شن پوشیده شده و با اینکه در مواقع پرآبی عمق آن رود خانه بطور متوسط تا چهار متر هم میرسد معذالک ورود کشتی‌های کوچک نیز از دهانه آن میسر نمیباشد مگر آنکه لاروبی گردد، مسیر رودخانه در قسمت عمده قابل قایق رانی است.

دیگر رودخانه سفید رود کهنه که در مواقع کمی آب سطح آب پائین می‌رود ولی در فصول بارندگی در مصب تا نزدیکی دو متر هم میرسد.

بالاخره رودخانه چمخاله که از لنگرود و فاضل آب مردابها و شالمازود تشکیل می‌گردد این رودخانه در مواقع بارندگی آبش زیاد شده بطوریکه تا چهار متر هم میرسد و ورود کرجی‌های موتوری در آن فصل میسر میباشد.

راهها - علاوه بر راه شوسه رشت - مازندران راههای زیر در این منطقه واقع شده

راه شوسه کوچه اصفهان - لشت نشا - چونه چنان (در دست ساختمان)

راه آستانه - حسن کیاده (که در مواقع بارندگی جهت خود رو غیر قابل عبور میگردد)

راه لنگرود - چمنخاله

راه رود سر - چمنخاله

وضعیت طبیعی منطقه واقع بین مرداب انزلی و ارتفاعات

منطقه واقع بین مرداب انزلی و ارتفاعات شفت و ماسوله مسطح و مستور از جنگل است که هرچه بطرف ارتفاعات نزدیک میشود انبوه تر شده غیر قابل عبور میگردد. آبهای ارتفاعات در خط القعر های جمع و تشکیل چند رودخانه که بمرداب انزلی میریزد میدهد رودخانه ها از دهالی یکمتر عمق دارند اراضی طرفین مساوی و عرض آن در نقاط مختلف از ۵۰ الی ۱۵ متر بود پلها فقط در جاده های شوسه و محتاج باصلاحات مخصوص است گدارهائی در مقابل آبادیها بعمق حد اقل یکمتر وجود دارد که بدون بلذیت اهالی عبور از آنها غیر مقدور بوده در مواقع طغیان عبور سخت است رودخانه ها عموماً سیر باختری - خاوری دارا میباشند ۲ چاده اصلی در این منطقه ملاحظه میشود. جاده رشت بطرف آسنارا و ماسوله که عمود بر رودخانه ها و راه منحصر بفرد چرخ رو است .

جاده نر کستان - به لولمان از شمال بجنوب که با جزئی تغییراتی قابل عبور

خواهد بود

قسمت باختری بندر پهلوی تا ۴ کیلومتر :

در ۲۰۰ الی ۳۰۰ متری گرانه يك رشته تپه های خاکی که موانع طبیعی خیلی خوبی است ملاحظه میشود در ۱۵۰ الی ۲۰۰ متری این تپه ها زمین جنگل زاری ناپهلوی است . اراضی واقع بین مرداب و ارتفاعات ماسوله - مستور از جنگل و هرچه بطرف

ارتفاعات نزدیک میشود جنگل انبوه تر و غیر قابل عبور تر میشود بریدگیهای زیادی در این منطقه ملاحظه میشود که بوسیله پلها یا پستی از روی آنها عبور کرد.

رودخانه از ۱۰ الی ۵۰ متر عرض و به عمق ۱-۱ الی ۶ متر گدارها فقط قابل عبور است آنهم در غیر مواقع طغیان آب.

منطقه بین سفید رود تا رود سر

مسافت بین قراء و نقاط حساس روی جاده که

- ۱ - از پل سفید رود تا رودخانه ۲۲۰۰ متر
- ۲ - از آستانه به نیاکو ۲۴۰۰ متر
- ۳ - از نیاکو به نازی گراب ۲۴۰۰ متر
- ۴ - از نازی گراب تا حاجی آباد ۱۶۰۰ متر
- ۵ - از حاجی آباد تا لاهیجان ۱۹۰۰ متر
- ۶ - از لاهیجان الی شیخان بر ۲۷۰۰ متر
- ۷ - از شیخان بر الی لیار ستاق ۴۲۰۰ متر
- ۸ - از لیار ستاق الی دیو شل ۲۶۰۰ متر
- ۹ - از دیو شل تا لنگرود ۳۷۰۰ متر
- ۱۰ - از لنگرود تا گیلایه ۲۶۰۰ متر
- ۱۱ - از گیلایه تا دریا سر ۲۹۰۰ متر
- ۱۲ - از دریا سر الی سلمان ۲۵۰۰ متر
- ۱۳ - از سلمان الی رود سر ۲۳۰۰ متر
- ۱۴ - از رود سر الی سرپل ۱۳۰۰ متر

بین رودخانه سفید رود و رودخانه لاهیجان دو شعبه رودخانه که اولی در سمت

چپ حشمت رود و دومی در سمت راست شم رود میباشد جاریست

— جاده هائیکه از جاده شومه بطرف شمال رو بدریا وجود دارند عبارتند از خاور به باختر

۱ - جاده خود رو رو از ۴۰۰ متر خاور پل سفید رود تاحسن کیاده که قسمت جنوبی آن بوسیله باران وکل برای خود رو در فصل بارندگی غیر قابل عبور میباشد .

۲ - جاده پیاده رو فرعی از آستانه که در اواسط راه به جاده بالا اتصال میابد .

۳ - جاده پیاده رو فرعی از لاهیجان به لاسی کلا .

۴ - جاده خود رو از دریا سر به چم خاله که در فصل بارندگی برای خود رو

غیر قابل عبور است

۵ - جاده پیاده رو از سلمان بچم خاله .

۶ - جاده خود رو از خاور رود سرالی گمرک لب دریا در جنوب خاوری

چم خاله .

تبصره - پل سفید رود دارای ۲۰۳ متر طول و ۷ متر عرض میباشد ۱۷۰ متر خود

پل و بقیه طرفین آن است .

۷ - رود خانه سفید رود برای پیاده و اسب غیر قابل عبور میباشد ولی با کرجی

یا با (رادو) حمل و نقل ممکن و سهل خواهد بود و سایر رود خانه ها که ذکر شده برای

پیاده و سوار از گذار ها قابل عبور میباشند .

حسن کیاده و شیلات اهمیت مخصوصی دارد چه ممکن است بوسیله کشتی

و قایقهای ماهی گیری شیلات سریعاً در آنجا پیاده شده برای حرکت از خشکی باین محل

غیر از جاده معینه بالا راه دیگری نیست .

وضعیت کرانه بحر خزر از چالوس به به شهر بطول ۲۴۰ کیلومتر

کرانه دریای خزر از به شهر تا چالوس بوسیله سه جاده شومه و يك خط آهن

بمرکز کشور مربوط میگردد .

در این قسمت رودخانه های زیادی از سلسله البرز جاری و بدریای خزر میریزد
که مهمترین آنها مطابق شرح زیر است :

رودخانه تجن - مصب آن فرح آباد

رودخانه بابل - مصب بابل سر

رودخانه هزار - مصب خاور محمودآباد

رودخانه چالوس - مصب چالوس

کرانه در همه جا قابل عبور قایق بوده و قایقهای در مسافت ۱۰۰ و ۱۵۰ متری
کرانه متوقف میگردند از بندر بابل سر تا بندر شهسوار کرانه دارای دیواره بعرض ۱۵
متر میباشد که جنس آن ماسه و خاك نرم است و خط الرأس این مانع دارای میدان دید
وسیمى بطرف دریا است .

مسافت دامنه جبال البرز تا کرانه دریا در محلهای مختلفه متفاوت بوده و بین ۱۵ تا
۴۵ کیلومتر میباشد . کلیه ارتفاعات مشجر و زمین های کرانه نیز مزروع است .
بنادر عمده این منطقه:

فرح آباد - در مصب تجن

بابل سر - در مصب بابل

محمود آباد - در مصب هزار

نوشهر - در مصب چالوس

فصل سوم

۱ - قسمت های کوهستانی

گرچه بامراجده و مطالعه نقشه دهلیز بندیها منظره کامل کوهستان شمالی بنظر خواهد رسید معهدا برای آنکه روشن و کاملتر بوده بهتر جلب توجه شود تشریح میشود رشته کوهستان طالش که از جنوب ییله سوارودشت مغان شروع میشود در سمت باختر دریای خزر ادامه یافته در مقابل لنگران شوروی و (رضی) خاک شاهنشاهی به عریض ترین منطقه خود که در حدود ۶۰ کیلو متر است رسیده بعداً به تدریج از عرض آن کاسته شده و از مقابل گرگانرود بایک قوس خیلی بزرگی امتداد کوهستان بطرف جنوب خاوری متوجه و تدریجاً عرض این کوهستان افزوده میشود در مقابل ماسوله رشته کوهستان قافلانکوه که از طرف میانج منحرف شده بمجاورت این کوهستان آمده و از ماسوله بفاصله ۴۰ کیلومتری کوهستان طالش یا البرز ممتد میشود این دو رشته کوهستان بطرف داخل تشکیل یک دهلیز بزرگی را بطول ۱۵۰ و بعرض ۴۰ کیلومتر میدهند که در وسط آن رودخانه سفید رود جاری و منطقه را باسم طارم علیا و سفلی بوجود میاورند رشته کوهستان جنوبی تا نزدیک منجیل ادامه داشته از آنجا قطع میگردد و یک بریدگی مهمی در منجیل ملاحظه میشود که مسیر سفید رود است . پس از ۶۰ کیلومتر امتداد این کوهستان باز بواسطه رشته کوهستان طالغان که تا راه چالوس ادامه دارد ممتد خواهد شد در این ۶۰ کیلومتر جلگه صاف نواحی اطراف قزوین واقع شده

رشته کوهستان طالغان با کوهستان شمالی مثل قافلانکوه دارای یک شکل مرتب نبوده و دهلیزی را که تشکیل میدهد خیلی تنگ تر و ورود طالغان در وسط این دهلیز جاریست.

از این محل در حقیقت سه رشته کوهستان موازی بنظر میرسد که تا محاذات -
 بابل - و فیروز کوه امتداد جنوب خاوری خود را ادامه میدهد.

- | | | |
|---------|---|---|
| دره نور | { | ۱ - رشته کوهستان شمالی |
| | | ۲ - رشته کوهستان کندوان فیروز کوه |
| دره لار | { | ۳ - رشته کوهستان شمال تهران و امامزاده هاشم |

ارمحاذات بابل و فیروز کوه تا محاذات قلعه پلنگان رشته کوهستانهای کرانه وضعیت
 مخصوصی را بخود گرفته فقط یک رشته آن یعنی رشته مرکزی باسم سفید کوه از گردنه
 عباس آباد امتداد خود را تعقیب کرده و یک رشته ارتفاعات مجزا و رشته های متوالی با جهت
 همگانی شمالی جنوبی و قدری انحراف ملاحظه میگردد از وسط این رشته ها يك تعداد
 جویبار هائی بطرف دریای خزر فرستاده میشود که عمده آنها بشرح زیر خواهد بود.

رود هزارپی که از شمال دماوند سرچشمه گرفته جاریست.

رودخانه بابل که از سواد کوه سرچشمه میگیرد.

- رود تالار که از ارتفاعات عباس آباد سرچشمه گرفته جاریست.

- رود تجن که از هزار جریب سرچشمه میگیرد.

پس از عبور از فیروز کوه مجدداً باز به يك دهلیزی های باختری - خاوری
 مصادف خواهیم شد که عموماً بطرف شمال شاهرود ممتد شده و در آنجا بهم متصل
 و به اسم ابر کوه کوکلان در جنوب گرگان امتداد مییابد.

نتیجه که از این بررسی سریع گرفته میشوند اینست که کرانه بحر خزر را میتوان
 بچند قسمت مشخص از لحاظ کوهستانهای آن تقسیم کرد.

۱ - از آستارا تا گرگانرود در کرانه فقط یک رشته کوهستانست.

از گرگانرود تا حسن کیاده و منجیل ۲ رشته کوهستان متوالی در کرانه بمسافت ۴ کیلومتر تقریباً واقع شده .

۳ - گرگانرود تا چابوک سر بکرشته کوهستان اصلی که جلگه وسیع قزوین را در جنوب خود تشکیل میدهد .

از چابوک سر تا محاذات آمل رشته های موازی که باز دهلیز هائی را تشکیل میدهد ولی بهیچوجه شبیه دهلیز بندی قسمت شمالی نیست بلکه دهلیز ها متعدد و خیلی درهم است .

۵ - از مقابل بابل سر تا پلنگان يك منطقه بکلی درهم که بکرشته کوهستان موازی با کرانه در عقب بمسافت ۹ کیلومتر واقع شده و رشته های بسیار با جهت شمالی و جنوبی این منطقه را شیار کرده و رود خانه های زیادی در بین آنها جاریست .

۶ - از مقابل پلنگان تا بندر گز باز رشته های کوهستانی بطور موازی با هم ادامه یافته ولی برای اتصال بهم تدریجاً نزدیک شده و بالاخره در شمال شاهرود يك کره کوهستانی تشدید میدهند .

همان قسمی که شکل و ساختمان این کوهستانها مختلف است طرز عمل و استفاده از آنها نیز خیلی مختلف است چه کوهستانها نیکه دارای جهت معین و مشخص و بکلی تمتد است در نتیجه معابر و گذرگاههای نسبتاً خوبی تهیه عبور و مرور در وسط آنها سهل و ساده خواهد بود ولی کوهستانهای درهم و غیر مرتب بهمان نسبت معابر را درهم ساخته عبور در آنها مشکل و پر زحمت خواهد شد .

معابر و راههای نفوذی طبیعی که از قسمت شمالی و کرانه ها بطرف فلات میروند مسیر رود خانه ها است که قسمت عمده جاده ها نیز در کنار آن ساخته شده مثلاً :

رود چالوس که جاده چالوس در امتداد آن ساخته شده .

رود هزار که جاده امل در امتداد آن ساخته شده .
رود تالار و حبله رود که جاده شاهی طهران در امتداد آن ساخته شده
دره سفیدرود که جاده طهران رشت در قسمتی از مسیر خود در کنار آن واقع شده .
نکات مهم و قابل توجهی که در این کوهستان ها بنظر میرسد میتوان بشرح:
زیر خلاصه کرد :

- ۱ - کلیه این کوهستانها در سمت شمالی خود پوشیده از جنگل و اشجار میباشند.
- ۲ - اشجار در نزدیکی کرانه کم و هر قدر بطرف خط الرأس کوهستان پیش رویم زیاد و تعداد اشجار بیشتر خواهد شد .
- ۳ - شیب کوهستان از طرف شمال خیلی تندتر از شیبهای کوهستان بطرف جنوب است .
- ۴ - شیبهای جنوبی کوهستانهای که بطرف فلات میآید بکلی صاف و بدون اشجار است .

مواصلات در داخله منطقه کوهستانی

اگر حرکت در کرانه مخصوص در مواقع غیر بارانی سهل و ممکن است ولی در قسمت های کوهستانی حرکت عرضی (خاوری - باختری) بکلی غیر مقدور است چه در تمام این خط در قسمتهای مهم که ذکر شد رشته ارتفاعات موازی با کرانه رشته های واسطه و انشعابات را بطرف کرانه در جهت شمالی جنوبی ایجاد مینماید که از تمام این رشته های واسطه و این انشعابات آبهای در جریان است که اگر در قسمت کرانه عمق رودخانه ها کم است ولی در قسمت کوهستانی تشکیل دره های عمیق و پرتگاههای عرضی را میدهد که بهیچوجه عبور از آنها مقدور و ممکن نیست نه فقط عبور بدین قسم مشکل و پر زحمت است بلکه تهیه و ساختمان هرگونه راه عرضی در این قسمت مشکل و پر زحمت خواهد بود نتیجه آنکه اگر در قسمت کرانه حرکت عرضی و عمقی مقدور است ولی در قسمت کوهستانی حرکت عرض و عمقی بکلی محدود بوده و فقط در محورهای دخولی یا کور راههای موجوده میتوان حرکت کرده و ترك این راهها اسباب معطلی و سرگردانی خواهد بود خاصه برای

قسمت های نظامی که در تمام فصول و در هر موقعی جز حرکت و راه پیمائی در محور های عادی راه دیگری را نمیتوانند بدست آورده و مورد استفاده قرار دهند .

۲ - خط الرأسها

اگر قسمت کرانه و کوهستانی شمال پوشیده از اشجار و جنگلهای بسیار است تمام خط الرأسها بکلی صاف بی عارضه و بدون درخت است در نتیجه يك منطقه سرکوب و مسلطی نسبت بدو قسمت اولیه میباشد ولی یقین است اگر از لحاظ ارتفاع قابل توجه است ولی چون قسمت کرانه و کوهستان بکلی مشجر و پوشیده است لذا هر گونه حرکات و نقل و انتقالاتی در آن مستور و از نظر خط الرأس کوهستانی هم پوشیده خواهد بود . و دیداین خط الرأس بطرف داخله فلات (که غیر مشجر است) بیش از قسمت شمالی است .

۳ - رودخانه ها و ارزش آنها از لحاظ قایق رانی

در کلیه کرانه های بحر خزر شاید متجاوز از ۶۰۰ الی ۷۰۰ رشته رودخانه کوچک و بزرگ است که وارد دریا میشود عموم این رودخانه ها چون از مناطق کوهستانی و بارش سرانیزر میشوند لذا عموماً دارای مواد رسوبی بوده در نتیجه مصب کلیه این رودخانه ها لجن زار است

نظر باینکه قسمتی از مسیر رودخانه ها در جلگه کرانه ای است لذا میتوان برای قایق رانی از آنها بشرح زیر استفاده نمود :

رودخانه چمنخاله در گیلان بین چمنخاله و لنگرود بمسافت ۱۲ کیلو متر

تا مسافت کمی	رود بابل درمازندان بین بابل و بابل سر
	رود تجن مازندان در فرح آباد
	حسن کیاده مصب سفید رود

میتوان با کشتیهای مسافری و کرجی کم ظرفیت بارکشی و نقل و انتقالات.
'لازمه را داد.'

فصل چهارم

۱- وضعیت انسانی و نقاط مهم

منطقه گیلان - سکنه منطقه گیلان با محسوب داشتن بخش آستارا در حدود ۷۵۰/۰۰۰ نفر است جمعیت نسبی این منطقه در حدود پنجاه نفر در کیلو متر مربع است ولی این جمعیت بطور يك نواختی در منطقه تقسیم نشده قسمت عمده سکنه در کرانه ها و در جلگه کرانه مسکون بوده و در قسمت کوهستانی تعداد سکنه بسیار قلیل میباشد .

منطقه مازندران - سکنه این منطقه در حدود ۴۵۰/۰۰۰ نفر است که جمعیت آن ۴۰ نفر در کیلو متر مربع میباشد ولی مثل منطقه گیلان سکنه این منطقه هم $\frac{۲}{۴}$ در جلگه کرانه مسکون بوده و بقیه در قسمت های داخلی و کوهستانها سکنی دارند . سکنه این دو منطقه عموماً خوش اندام دارای قامت متوسط و از لحاظ هوش و فکر کاملاً خوب و ورزیده ولی از لحاظ بردباری و تحمل شداًند مثل سکنه کوهستانی سایر نقاط کشور دارای بردباری و تحمل نمیشوند .

منطقه گیلان و مازندران از لحاظ اداری طبق سازمان مصوبه ۱۶/۱۰/۱۹ تشکیل شهرستانهای بشرح زیر میدهد :

گیلان شامل شهرستان رشت است که شامل بخشهای زیر میباشد : رشت - طالش - بندر پهلوی - لاهیجان

آستارا که از لحاظ ساختمان طبیعی جزو این منطقه محسوب میشود و جزو شهرستان اردبیل منظور گردیده .

مازندران - تشکیل ۲ شهرستان را میدهد .

شهرستان اصلی، مازندران شامل بخش های بهشهر - ساری - شاهی - بابل - آمل و نور و لاهیجان - تنکابن - کجور و فیروز کوه -

شهرستان شهنشوار شامل بخشهای - شهنشوار - نوشهر - رودسر .

در منطقه گیلان و مازندران شهرها و بنادر چندی واقع شده که از لحاظ نظامی دارای اهمیت بوده و اینک نقاط مذکور را مورد بررسی قرار میدهیم .

۱ - بندر آستارا

این بندر گاه در آخرین نقطه شمالی مرز کشور و کنار رود آستارا قرار گرفته است دارای اسکله نیست ولی بواسطه عمق مکفی کشتیهای ۳۰۰۰ تنی تا ۲۰۰ متری کرانه نزدیک میگردند

از این بندر گاه يك راه دخول بطرف اردبیل آذربایجان و يك راه کرانه بطرف رشت ملاحظه میشود .

برای بندر آستارا آن اهمیت فوق العاده از لحاظ نظامی نمیتوان قائل شد خاصه آنکه کوچکترین وسیله نزدیک شدن به کرانه را بواسطه اسکله ندارد .

۲ - بندر پهلوی

این بندر در حقیقت سر بندر رشت محسوب میشود اهمیت آن مخصوصاً بواسطه موقعیت آن است چه از لحاظ سیاسی و چه اقتصادی این بندر فعلاً تنها بندری است که کشتیهای های بازرگانی میتوانند به اسکله نزدیک شده بارگیری نمایند وارده ها و فرستادهای کشور که از طریق روسیه حمل میشود از این بندر عبور مینماید بنابراین وضعیت اقتصادی آن نسبتاً خوب خواهد بود .

بندر پهلوی دارای موقعیت مهمی است زیرا مدخل جاده رشت طهران و کشتی‌پس‌ازورود به بندر میتوانند به‌سہولت مسافرین خود را پیاده نموده در این صورت علاوه بر استفاده از جاده رشت در صورت لزوم با استفاده از قایق‌ها میتوان در جاده پبله بازار پس از عبور از مرداب نفوذ پیدا کرد.

برای دفاع بندر پهلوی حفظ دو شبه جزیره غازیان (از غازیان الی لیچارگی) و پهلوی (از پهلوی الی کپور چال) مهم است.

برای تأمین ارتباط مدافعین با قسمت عقب ایجاد جاده شوسه در کرانه شبه جزیره پهلوی که از طرف باختر آنرا با جاده طاهر کوراب . کسما - پسرخان . رشت مربوط سازد مورد اهمیت است .

وضعیت کلی بندر پهلوی

از رشت تا بندر پهلوی ۳۹ کیلومتر است بندر پهلوی در شمال باختری رشت در کرانه دریای خزر در نقطه ای که دریای خزر توسط يك دهانه بمرداب پهلوی متصل میشود واقع گشته .

بندر پهلوی شبه جزیره مستطیلی است که از جانب شمال دریای خزر و از جانب جنوب مرداب و از جانب خاور دهانه ماین مرداب و دریای خزر آنرا احاطه کرده و فقط از جانب باختر که راه خشکی استارا است بخشی اتصال دارد و طول این شبه جزیره از خاور بباختر است .

در جانب باختری رشت و نزدیکی دریای خزر اراضی وسیعی است که از باقی نقاط جلگه گیلان گود تر است و این اراضی در اثر جمع شدن آب رودخانه‌ها و چشمه سارها و آب باران و اتصال بدریای خزر بمملو از آب شده و شکل مردابی داده که دارای

چندین فرسنگ طول و عرض است و بعضی نقاط آن بقدری عمیق است که قابل کشتیرانی و چندین شعبه رشته و جزیره های کوچک بسیار در میان آن پدید آمده این مرداب توسط يك دهنه که مابین پهلوی و غازیان واقع است به دریا متصل میگردد و ماهیان دریای خزر هنگام تخم ریزی از آن دهنه وارد مرداب شده و در آب شیرین مرداب تخم میریزند

دهنه ای که دریای خزر را بمرداب پیوسته میسازد پس از آنکه اندکی از دریای خزر رو بجنوب پیش میاید دو شعبه میشود و در میان دو شعبه جزیره پدید میاید که میان پشته ، نامیده میشود . پیش از آنکه دهنه مزبور دو شعبه شود هرگاه رو بدریای خزر بایستیم در کرانه راست این دهنه مابین دهنه و دریای خزر قصبه ایست که بنام « غازیان ، خوانده میشود و در کرانه چپ این دهنه بندر پهلوی واقع گشته است .

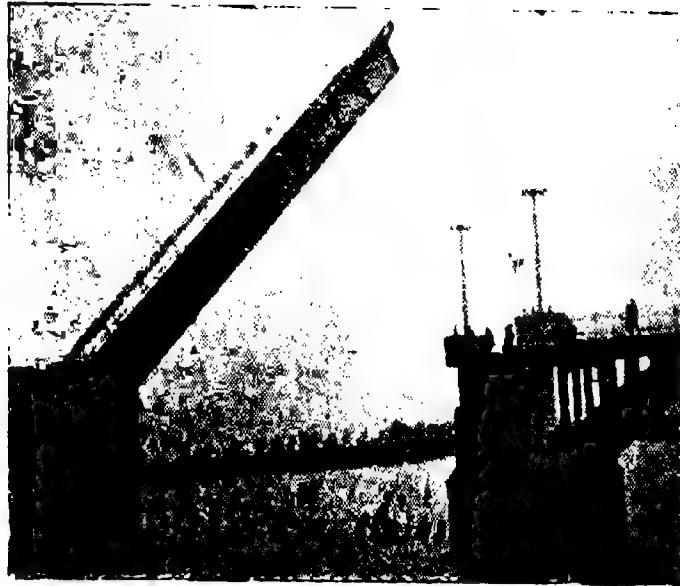
سابقاً از بندر پهلوی بغازیان و بالعکس از روی آب توسط (کرجی) رفت و آمد میگردید اکنون میان غازیان و میان پشته و بندر پهلوی دو پل بزرگ از آهن و سمنت بنا شده و باین وسیله هر سه آبادی یکی گردیده است و پلهای مزبور دارای دستگاه برقی است که هنگام عبور کشتی از دریای بزرگ بمرداب و بالعکس يك قسمت پل بلند میشود تا کشتی عبور نماید .

از جانب غازیان و از جانب بندر پهلوی دو دیوار بسیار ضخیم از سنگ و سمنت هر يك بطول ده متر بخط منحنی رو بداخل دریای پیش برده شده .

این دو دیوار که دو موج شکن نامیده میشوند قوسی شکند و عیناً شبیه دو بازوئی هستند که از هم گشوده شده و پنجهای رو بیکدیگر خم شده باشد و برای آنکه چیزی را در اغوش نکنند .

موج شکن خاوری که در جانب غازیان است کوتاه تر از موج شکن باختری که در سمت پهلوی است میباشد مانند شنا گری که دست راست را بداخل شکم و دست چپ

را بجانب پشت دست راست خم نماید موج شکن خاوری (سمت راست کوتاه تر و تمایلش
بسمت داخل بندر موج شکن خاوری) بلند تر و تمایلش بخارج و رو بخاور است
بطوریکه دهنه بندر اندکی رو بخاور متمایل است



پل غازیان که جهت عبور کشتیها بلند میشود

۳ - مرداب پهلوی

مرداب پهلوی بواسطه رسوب سفید رود که از سوابق ایام وجود داشته قایل
ورود برای کشتیهای بزرگ نیست فقط کشتیهای متوسط داخل میگردداند ولی کولاک
در این مرداب خیلی شدید و خطرناک است بطوریکه بمحض پیدایش بایستی به یکی از
لنگرگاهها پناه برد برای آنکه مرداب پر نشود همیشه ماشینهای حفاری مأمور برداشتن
مواد رسوبی آن میباشند مدخل تنگه بوسیله دو موج شکن بطول ۵۵ متر حفظ شده
بغازیکه دریا را بخلیج متصل مینماید بسیار باریک و بیش از ۲۶ متر عرض ندارد و
عمق آن بیش از ۷ متر و نیم نیست طول مرداب ۴ عرض آن ۱۵ کیلومتر و عمیق ترین نقاط
آن ۱۵ متر است بطور عموم در فروردین طوفانهای شمالی و شمال خاوری دریا سه مرتبه
میوزد و در نتیجه این طوفانها سطح مرداب بالا آمده ورود کشتیها به مرداب غیر مقدور

بوده و بایستی بوسیله قایقهای پاروئی وارد شد. در ماه اردیبهشت - خرداد - تیر - مرداد - از ۸ صبح الی ۱۹ باد خفیفی دائماً از سمت خاور و از ساعت ۲۱ الی ساعت ۵ روز از طرف جنوب باختری میوزد در این چند ماه طوفانهای شدید دیده نشده طوفان ها سبك است.

در شهریور ماه باز باد های شمالی سخت شده تا اواسط آبان ادامه دارد و در این مدت بارندگیها زیاد و مدت آن ممکن است تا یکماه پی در پی برسد.

از اواسط آبان الی آخر اسفند هوا خوب و طوفانها نادر است در زمستان مه زیاد است در موقع باران جریان مرداب بطرف دریا ۴ میل بحری است و در مواقع بالا آمدن سطح دریا جریان از طرف دریا است با سرعت ۳ میل

در ابتدا بندر گاراژ سلطنتی و اسگله حکومتی و در انتهی آن پل غازیان و میانپشته به بندر پهلوی است در این محل عمق ۶ متر و کشتیهائی میتوانند داخل شوند که ظرفیت آنها تا ۳۰۰۰ تن و دارای ۵/۴ متر آبخور باشند در باختر بندر جزیره میان پشته واقع گردیده است.

مرداب پهلوی سرعت زیادی در شرف خشك شدن میباشد امروزه کشتیهای كوچك حتی ۴ تن هم به زحمت میتوانند وارد این مرداب گردند چه قسمتهای از آن تبدیل به باطلای خیلی كم عمق و قسمتهای دیگر هم تبدیل به يك نوع دریاچه های كوچك داخلی شده کشتیهای بازرگانی فقط تا دهانه مرداب میرود و قسمتهای داخلی مرداب را بایستی بكلی غیر قابل عبور تصور و در نظر گرفت.

۴ - حسن کیاده

مصوب سفید رود و حسن کیاده از لحاظ مسائل نظامی از دو نقطه نظر دارای اهمیت میباشد.

اول - از لحاظ امکان نزدیک شدن کشتیهای بزرگ تا ۳۰۰ متری کرانه و همچنین مقدور بون حرکت قایقهای، مونتوری در طول رودخانه بسمت داخل. و ضمناً در حسن

کیاده اسکله موجود است که کشتیهای کوچکتري در حدود ۱۰۰ متر میتواند بآن. نزدیک شده و بارگیری نمایند و طبق تحقیقاتی که بعمل آمده نظر بعمق که دریا در این قسمت کرانه بلا فاصله از کرانه دریا پیدا میکنند برای نزدیک شدن کشتیها قابل اهمیت است .

دوم - وجود قایقهای شیلات که در حدود ۵۲ عدد میباشد پیاده شدن ۱۰۰۰ نفر را بطور تقریب در عرض نیم ساعت در این نقطه میسر میسازد .

۵ - اخوند مجله

نقطه حساسی است .

۶ - شاهسوار

این بندرگاه لنگرگاه مساعدی برای نزدیک شدن کشتیهای بزرگ است. بطوریکه از ازمنه قدیمه همیشه محل مراوده و نزدیک شدن کشتیها بوده بدیهی. است اگر ساختمان جاده این بندرگاه برای اتصال براه چالوس در پل ذغال عملی شود. بدرجات بااهمیت آن خواهد افزود گرچه فعلا دارای اسکله و وضعیت بندرگاهی نیست ..

۷ - نوشهر

که از بنادر مهم و قابل توجه شمال محسوب شده و بواسطه استعداد کامل. محل و عمق مکفی خود بهترین بندر طبیعی شمال محسوب و مخصوص باگارها و عملیاتی. که در جریان است بدرجات بااهمیت آن افزوده شده و روز بروز قابل توجه تر خواهد.

شد مخصوص آنکه این بندر در روی محور مهم و بسیار نزدیک نوشهر چالوس طهران
واقع شده است .

۸- علی آباد

نقطه حساس .

۹- محمود آباد

بندر گاه مهم است چه نزدیک شدن کشتیها باین بندر گاه بواسطه عمق دریا کاملاً
ممکن بوده و باضافه این بندر گاه در رأس نزدیکترین راه دخولی به طرف فلات است
چه از محمود آباد بآب علی بیش ۱۴۷ کیلومتر نیست .

۱۰- بابل سر

بندر آزاد در مقابل دریا سر بندر بابل .

۱۱- فرح آباد

بندر قدیمی مستعد برای آماده کردن .

۱۲- خلیج حسینقلی

بوسیله دودخانه یکی بعرض ۱۵۰۰ متر بین بندر شاه واشور كوچك دیگری بعرض

۱۰۰ متر بین اشور كوچك و اشور بزرگ به دریای خزر وصل میشود .
اگر خلیج مرمت گردیده و دهانه آن بین جزیره كوچك اشور و شبه جزیره اشوراده شن کشی شود تکیه گاه دریائی خوبی تشکیل خواهد داد .
در کرانه این خلیج قایق ها از تمام جهت میتوانند عبور نمایند .
بنادر عمده داخلی این خلیج عبارتند از :
بندر شاه که بوسیله يك اسکله ۳ کیلومتری به خلیج وصل می شده .
- بندر قرسو بوسیله اسکله ۱۶۰۰ متری بخلیج وصل میشود .
- بندر گز که بوسیله اسکله ۸۰۰ متری بخلیج وصل میشود .
مسافت از اسکله بندر شاه تا اشور كوچك ۱۵۰۰ متر
مسافت از اشور كوچك تا قرسو ۹ کیلو متر .
مسافت از اسکله بندر شاه تا بندر گز ۱۱ کیلو متر .
بنادر نامبرده بوسیله يك جاده شوسه و يك راه آهن به مرکز کشور و بوسیله يك جاده شوسه به گرگان متصل میشود .

خلیج حسینقلی در سالهای قبل بواسطه بودن آب مکفی وامکان دخول کشتیهای كوچك بازرگانی دارای بازار قاین توجهی بود و باب مراودات کلبه این بنادر باز و دائر بود از چندی باین طرف بواسطه پائین رفتن آب خلیج ورود کشتیهای بازرگانی و حتی کشتیهای شیلات در آن بکلی غیرمقدور و فقط فعلا قایقهای بابارگیر ۱۰۰ تن میتوانند در بنادر نامبرده (بندر گز - بندر قرسو) وارد گردند در این بنادر بنگاه شیلات دارای ساختمان و بناهای بوده و در مدت سال در این نقاط کار مینمایند .

۱۳ - اشوراده

خلیج استراباد بوسیله جزایر اشور در شمال که بزرگتر آن بعرض ۶۰۰ تا

۱۲۰۰ متر و طول ۳ کیلومتر و شبه جزیره اشور محدود میگردد اشور كوچك زمين نسبتاً صافی است كه دارای آب خوراکی نبوده و در عرض سال ۹ ماه از آب چاه استفاده مینمایند در سه ماه هم آب خوراکی از رود گرگان حمل میشود .

كنشیهای بازرگانی بمسافت ۱۲ کیلومتر (اسكله بندر شاه) متوقف میگردند آب و هوای این جزیره بعلت وجود پشه های مالاریا چندان قابل سکونت نیست . وضعیت آشوراده از نظر نظامی - بادر دست داشتن این جزایر میتوان قوای متعرض را در مسافت دوری در داخل دریا متوقف و از پیاده شدن او بكرانه جلوگیری نمود . چنانچه بساختمان پناهگاههای بتنی در كرانه در نقاط لازم اقدام بشود استفاده بیشتری از ارزش دفاعی آن میشود .

بعلاوه با مسأود كردن دو مدخل جزیره میتوان از ورود ناو ها مانعت كامل بعمل آورد .

ارتباط ساكنین این شبه جزیره با خارج بوسیله قایقها بعمل میاید و از به شهر بوسیله خودرو بداخله شبه جزیره آمدورفت میشود .

اشور كوچك دارای يك شعبه شيلات ماهی بوده و برای اینكار ساختمانهای لازمه تهیه گردیده از قبیل كارخانه تهیه یخ مصنوعی تهیه مقدمات وسایل صدور ماهی تقسیم بندی و جعبه گذاری ماهی پس از تكمیل جعبه كلیه ماهی های این شعبه بوسیله ناوهای كوچك به پهلوی صادر میگردد .

كارخانه مزبور بوسیله يك مركز عمده شيلات در قره سو تكمیل میگردد .

خلیج استراباد اگر مرمت گردد تكيه گاه خوبی خواهد بود .

قرسو بوسیله يك اسكله ۱۶۰۰ متری بخلیج استراباد وصل میگردد مسافت این اسكله تا اشور كوچك قریب ۹ کیلو متر است .

ناهای بزرگ بازرگانی فعلا قادر بپهلودادن نزدیک كرانه نیستند بلكه بارهای آنها بوسیله فایق به بنادر داخلی خلیج حمل میگردد .

فصل پنجم

منابع محلی و وضعیت اقتصادی

در شهرستانهای شمالی منابع محلی از هر لحاظ قابل توجه و مهم میباشد و این منابع را میتوان به دو قسمت تقسیم نمود

۱- منابع کشاورزی و زمینی

۲- صید ماضی - که بزرگترین ثروت این نواحی را تشکیل میدهد

غلات

	گیلان	مازندران	
برنج	۱۸۰/۰۰۰ تن	۱۲۰/۰۰۰ تن	در سال که در حدود
زیتون	۲۰۰۰/۰۰۰ کیلو		$\frac{1}{4}$ برنج و زیتون زائد
توتون	۱۶۲۰/۰۰۰	۲۵۰/۰۰۰ کیلو	براحتیاجات اهالی است
ابریشم	۴۸۰/۰۰۰		

دام ها

	گیلان	مازندران	
اسب	۱۱۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰	
مادیان	۸/۰۰۰	۵/۴۰۰	
قاطر	۲۰۰	۴/۰۰۰	
گاو	۱۷/۰۰۰	۱۴/۰۰۰	
بز و گوسفند	۱۸۰/۰۰۰	۱۷۰/۰۰۰	
خوک اهلی	۱/۰۰۰	۴۰۰ الاغ	

ولی از لحاظ گندم و جو خیلی ثمره این شهرستان ها کم و حتی برای احتیاجات خود اهالی هم غیر کافی بوده و قسمت عمده مواد غذایی ساکنین این منطقه را برنج و ماهی تشکیل میدهد.

صید کرانه های شمالی

یکی از ثروت های سرشار و قابل توجه کرانه های شمالی ایران صید ماهی است که از هر لحاظ قابل توجه و مورد دقت است صید ماهی انحصاراً مربوط به کرانه ایران نبوده بلکه در کلیه کرانه بحر خزر صید ماهی وجود داشته و حتی مقادیر زیادی صید مینمایند صید ماهی ایران نسبت به کلیه صید کرانه بحر خزر بشرح زیر است.

$\frac{۱}{۲۵}$ کلیه صید کرانه دریای خزر

صید ماهی خاویار $\frac{۱}{۵}$ کلیه صید خاویار کرانه دریای خزر

برعکس سایر دریا ها که انواع بسیار ماهی یافت میشود در دریای خزر تاکنون بیش از ۴۷ نوع ماهی تشخیص داده نشده.

ماهی های که در کرانه کشور شاهنشاهی صید میشود به دو طبقه کلی میتوان تقسیم نمود.

۱ - ماهی هائی حلال یا ماهی های با فلس که تعداد آنها خیلی زیاد ولی قیمت و ارزش آن خیلی زیاد نیست از قبیل ماهی صوف - سفید و غیره که بازار عمده آن در داخله است و شاید در حدود ۲۰ قسم ماهی میتوان در نظر گرفت.

۲ - ماهی های حرام یا ماهی بی فلس که پنج قسم است و پر ارزش ترین ماهی های دریای خزر شمرده شده و در سال شاید در حدود ۶۰۰۰۰ ماهی صید گردد این ماهی دارای خاویار و بازار عمده آن در خارجه است.

این ماهی ها در هر وحله ۳۰۰۰۰ تخم میریزند ولی بواسطه عملیات عدیده قسمت عمده آن از بین رفته و فقط قسمت قلیل باقی میماند امروزه برای ازدیاد این قسم ماهی

ها بطریق لابراتواری اقدامات جدی از طرف شیلات اجرا میشود این ماهیها در هر سه سال یکمرتبه بیشتر تخم نمیدهند .

در کرانه های ایران معمولاً سه قسم صید ماهی اجرا میشود .

۱ - بوسیله تور که بطول ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ متر و در وسط دارای کیسه بوده و در محل های پر از ماهی انداخته شده و بلافاصله جمع مینماید در این قسم تورها شیلات تا ۸۰۰۰۰ ماهی را یکمرتبه توانسته اند صید نمایند .

۲ - دام که بطول ۵۰۰ تا ۶۰۰ متر و ماهی در موقع عبور در وسط سوراخ های آن گیر کرده نخواهد توانست عبور نماید و برای هر نوع ماهی دام بخصوصی تهیه میشود این نوع صید برای کرانه ها معمول است

۳ - قلاب که بمسافت ۲۰ تا ۳۰ سانتیمتر از یکدیگر بوده دارای نوک تیز و رشته های که دارای ۱۵۰۰۰ تا ۱۸۰۰۰ است در وسط دریا در چند ردیف بطرز مطابق نصب و ماهی در موقع عبور بان خورده گیر خواهد کرد .

ماهی هائی که در کرانه های ایران صید میشود به ۳ قسم صادر میشود .

ماهی های خوب را از یخچال های یخ زده خارج مینماید (یخ چال های ۸ تا ۱۲ درجه زیر صفر برودت داده ده ساعت ماهی را منجمد مینماید)

۲ - ماهیهای متوسط را بطرز دود زده که ۳ روز برای دود زدن آن لازم است صادر مینمایند .

۳ - ماهیهای پست نمک زده که مدت چند روز را در زیر نمک مانده سپس در چلیک های چوبی قرار داده صادر مینمایند .

طرز عمل و صید در کرانه های کشور شاهنشاهی

حاصل دریای کشور شاهنشاهی - محصول عمده کرانه های کشور شاهنشاهی در دریای خزر ماهی و سگ آبی و خاویار و اقسام ماهیها بسیار است ولی مرغوبترین

ماهیهای این کرانه ها ماهی آزاد است که محصول خاویار از آن بدست میاید و در نتیجه بیشتر این ماهی صید میشود

ماهیهای دیگر یکه در این کرانه صید میشوند عبارت است از صوف - کلمه - کپور - سیم - سفید - طاس - درا کر - و اسپاله - يك نوع دیگر ماهی معروف این کرانه ها ماهی حرام است (اوزون برون) که سك ماهی معروف و بیشتر بار کشتی به خارجه میشود ماهیهای صوف - کلمه - کپور - سیم - سفید بیشتر در ناحیه بندر پهلوی و مابقی در نواحی سفید رود و سایر مراکز صید ماهی بدست میاید

بنگاه شیلات ایران و روس کشتی های مخصوصی دارد که محصولات خود را به بادکوبه از آنجا بخارجه میفرستند برای این منظور بنگاه دارای ۹ فروند کشتی بزرگ و کوچک است که بزرگترین آنها در حدود ۵۳۰ تن ظرفیت دارد این بنگاه در ۱۳۰۷ شروع بکار کرده مدت کنترات آن ۲۵ سال است که خاتمه آن در سال ۱۳۲۲ خواهد بود مرکز عملیات این بنگاه در بندر پهلوی و شعبات دیگر آن در نقاط مختلف مراکزی دارد برای آنکه اطلاعات بیشتری که تساحدی نیز دارای جنبه تاریخی باشد داده شود توضیحات کاملتری داده میشود.

بنگاه شیلات

این بنگاه تقریباً ۵۵ سال قبل توسط لیاناز و فها تاسیس گردیده و بعداً در سنه ۱۳۰۷ شمسی بدست بنگاه فعلی افتاده و حق صید را در تمام طول کرانه شمالی از آستار تا خلیج حسینقلی حائز گردید.

فعلاً برای اقسام ماهی که در طول کرانه موجود است دو نوع وسیله صید موجود است اول توسط طور دوم بوسیله قلاب.

صید باطور - این صید در تمام کرانه بفاصله يك میل از خشکی انجام میگردد و برای

این منظور بوسیله قایقهای بزرگ پاروئی طور را که دارای دو سر طناب میباشد بشکل نیم دایره در آب ریخته يك لبه طور دارای وزنه های سری است که در عمق ۳ الی ۴ متر فرو میرود و سر دیگرش بوسیله قطعات چوب و یا چوب پنبه در سطح آب شناور مینماید و سر طنابی را که در خشکی است و بطور اتصال دارد بعد از ریختن طور بوسیله عملجات از کرانه کشیده و به تدریج طور را نزدیک میکنند ماهی هائی که در محوطه يك میلی از کرانه واقع شده اند بواسطه نزدیک شدن طور وارد کیسه که در انتها الیه آن واقع شده میشوند و بدین طریق صید انجام میگردد در بعضی مواقع که ماهی زیاد باشد ممکن است تعداد ماهی های صید شده متجاوز از صد هزار باشد.

صید با قلاب - این نوع صید در اعماق زیاد و بفاصله ۵ الی ۱۴ میلی از کرانه انجام میگردد برای این منظور طناب قطوری که طوله آن بیش از هزار متر باشد انتخاب نموده و بفاصله های خیلی از يك دیگر طنابهای نازکی که یکسر آن متصل به طناب قطور و سر دیگر آن دارای قلابهای ماهی گیری است اتصال میدهند يك سر طناب را بوسیله وزنه به ته دریا انداخته و سر دیگر آن را توسط جسم شناوری در سطح آب نگاه میدارند ماهی های بزرگ در موقع عبور از دام به قلاب ها برخورد کرده گیر میکنند و بعداً بوسیله قایقهای بزرگ طناب را بالا کشیده و صید انجام میگردد (در فصول معینه سال طرز انداختن قلاب بر حسب عمقی که ماهی عبور میکنند بالا و پائین تر از عمق مذکور گذاشته میشود).

برای صید ماهی در طول کرانه بنگاه شیلات کرانه های شمالی را به ۵ بخش تقسیم نموده که در باین شرح داده میشود:

اول - بخش فرعی آستارا - از ۳۰ دیماه تا ۱۱ خرداد در بخش بین آستارا و شفارود ماهی حرام صید میشود صید از خط کرانه گرفته تا عمق ۳۲ متر بعمل میاید عده صیادان ۲۱۲ نفر و تعداد قایقهای صیادی ۶۰ عدد است.

دوم - بخش فرعی پهلوی - از ۹ مهر الی ۲۵ اردیبهشت بین شفارود و جعفر رود صید اقسام مختلف ماهی حلال بعمل میآید.

صید در مرداب در کلیه نقاط آن و در دریا از کنار دریا تا عمق ۱۵ متر محورت میگیرد
 عده صیادان و تعداد طور هائیکه در صید شرکت دارند بشرح زیر است :
 در دریا ۳۹۰ نفر صیاد با ۵ الی ۶ دستگاه طور و ۸۰ صیاد با دام ایضاً در مرداب
 ۲۳۶ نفر صیاد با ۲۲ دستگاه طور مردابی .

سوم - بخش حسن کیاده - ماهی حرام در تمام مدت سال صید میشود و از ۹ مهر
 تا ۱۱ خرداد بین جعفر رود و شمسوار بصید ماهی هلال هم مبادرت مینمایند صید ماهی حرام
 بسته بوضعیت آمدن ماهی و موقعیت سال در اعماق مختلف بعمل میاید لیکن حد اکثر عمق
 محل صید از ۸۳ متر تجاوز نمیکند صید ماهی حرام بوسیله ۵۰۰ نفر صیاد و ۱۲۵ عدد
 قایق و صید ماهی حلال توسط ۱۵۰ الی ۱۶۰ نفر صیاد و ۷۰ عدد قایق انجام می یابد
 صید ماهی حرام بوسیله قلابهای خود گیر و ماهی حلال بوسیله طور بعمل میاید

چهارم - بخش فرعی بابل سر - در بخش فرعی از ۳۰ دیماه تا ۱۱ خرداد بین
 شمسوار و کهر باران ماهی حرام صید میشود صید از خط کرانه گرفته تا عمق ۲۴ متری
 دریا بعمل میاید عده صیادان مشغول صید ۱۳۵ نفر و تعداد قایقهای صیادی ۴۵ عدد است .

پنجم - بخش فرعی گرگان - در بخش فرعی مزبور هم ماهی حرام و هم ماهی حلال
 صید میشود مدت صید ماهی حرام از ۱۲ بهمن تا ۲۵ اردیبهشت میباشد صید ماهی حرام بین
 کهر باران و کهشان در عمق ۱۵ متر بعمل میاید ولی ماهی حلال در خلیج گرگان صید
 میشود ماهی حرام بوسیله ۷۹۵ نفر صیاد (۲۴۴) عدد قایق و صید ماهی حلال توسط ۶۰
 نفر صیاد و ۲۰ عدد قایق انجام میاید ماهی حرام را بوسیله قلابهای خود گیر و دامهای
 مخصوص صید در اعماق زیاد و دامهای را کد صید مینمایند و صید ماهی حلال بوسیله دامهای
 لا کش و طور و طور های مردابی صورت میگیرد

میزان تهیه امتعه ماهی عمل آمده بر طبق صورت بنگاه

کیلو	۴/۵۱۲/۸۰۰	امتعه یخ بسته
کیلو	۵/۶۵۳/۳۰۰	امتعه شور
کیلو	۶۰/۰۰۰	امتعه تازه
کیلو	۱۰۰/۰۰۰	دودی
کیلو	۱۸۸/۸۰۰	خاویار ماهی حرام
کیلو	۲۴۲/۰۰۰	خاویار ماهی حلال
کیلو	۳۰/۷۰۰	فضولات
کیلو	۱۰/۷۸۶/۶۰۰	جمع
فروش محصول ماهی و خاویار در سال ۱۹۳۵/۳۶		
وزن بسانتر (هر سانتر ۱۰۰ کیلو است)		

۱۹۳۰/۳۱	سود کمپانی در سال	الف - در بازارهای خارجه
۴۷۹۲۸۶۶/۱۰		خاویار ۱۱۲۳ سانتر
۱۹۳۰/۳۱	هزینه سال	ماهی ۶۶۶۱۵ سانتر
الف - هزینه بهره برداری ۱۲۱۵۶۶۲۹/۱۵ ریال		ب - در بازار داخله
ب - هزینه همگانی اداری ۱۳۲۶۴۸۷/۷۰		خاویار ۱۰۱ سانتر
		ماهی ۵۹۷ سانتر

اسامی و اقسام ماهی	بخش فرعی گرگان	بخش فرعی باباسر	بخش فرعی حسن کیازده	بخش فرعی پهلوی	بخش فرعی استارا
ماهی حرام					
بلوکا	۶۸۰	۶۹	۲۵۰	—	۶۰
استرا	۱۰۲۰	۱۱۳۵	۵۸۰۰	۱۰۰	۹۰۰
سوروکا	۱۲۰	۶۳	۳۵۰	—	۷۲۰
جمع	۱۸۲۰	۱۲۶۷	۶۴۰۰	۱۰۰	۱۶۸۰
اشبل ماهی	۴۸۸	۲۷۰	۱۰۹۰	۲۰	۲۲۴
حرام					
ماهی حلال					
اسبله	۴۰۰	۲۰۰	۵۰۰	۱۲۰۰	۲۰
سوف	—	—	۲۱۰۰	۳۳۰۰۰	۱۲۰۰
کپور	۶۰۰۰	—	۳۰۰	۵۰۰۰	—
سیم	۲۵۰	—	۳۷۰۰	۱۰۰۰۰	۱۵۰۰
ماهی سفید	۳۰۰	—	۱۵۰	۱۴۰۰۰	۲۰۰
کلمه	۲۲۵۰۰	۱۵۰۰	۱۵۰	۲۰۰۰	—
مشک ماهی	۳۱۰۰	—	—	۳۰۰۰	—
سایر اقسام					
ماهی حلال	۲۵۰	—	۱۰۰	۲۵۰	۸۰
جمع	۳۲۸۰۰	۱۷۰۰	۷۰۰۰	۶۸۴۵۰	۳۰۰۰

وسائط بارکشی بنگاه شیلات

بارگاههای مسکوا - حسن کیاده - بابل - ترکمان - ماهی و خاویار از راه دریا
بارکشی میکنند و کشتی پرت پهلوی امتعه ماهی حاضر شده را به باد کوبه میرساند
بارگاههای کوچک ماهیگیر - کپورچال - چاپاخ - مرداب - سفید رود - استارا
موسی چای - ماهی ایران فرسو دو عدد بارکاس که در دست ساختمان است و همچنین
ده عدد قایقهای طور و سائط بارکشی کوچکی میباشد که برای رفع احتیاجات داخلی
شیلات کار میکنند.

علاوه بر این دو عدد خودرو - واری و چهار عدد خودرو باری برای بارکشی
امتعهای موجوده میباشد راه آهنیکه بطول ۲/۵ کیلومتر بین موسی چای (سفید رود)
و حسن کیاده ساخته شده و قطار آن بوسیله اسب و درزین - موتوری حرکت میکنند نیز
مشفول بارکشی ماهی است

حفاظت امتعه ماهی در پهلوی و حسن کیاده

ماهی ها پس از اینکه کاملاً شسته شده (در صورتیکه تخمی بوده و بتوان خاویار
بدست آورد قبل از وارد کردن در محوطه سرد شکم ماهی را چاک زده و تخمها را بیرون
میآورند) و در سردخانه که ۱۲ درجه زیر صفر است وارد کرده مدت ۴۸ ساعت نگاه
میدارند تا کاملاً منجمد شود بعداً در انبارهای دیگری که هوای آن سرد باشد برده
و در آنجا وسائل بستن و بارکشی بخارج را فراهم مینمایند برای اینکه ماهی بعداً از گرمای

خارج سرد خانه محفوظ بماند ماهی بخ زده را در نمد های مخصوصی پیچیده و بکشتی بارکشی میکنند و از آنجا به بنادر شمالی دریای خزر (باد کوبه و غیره) برده و با قطارهای مخصوصی که وسایل سرد کردن را دارا میباشند بداخله روسیه و اروپا میفرستند در بعضی مواقع که صید ماهی زیاد و وسایل انجام مکفی نباشد بدو طریق دیگر محفوظ میدارند یکی دودی و دیگری شور در هر دو حال ماهی را بعد از شستن و بیرون آوردن امعاء پشت انرا شکاف داده و داخل حوض آب شور میکنند ماهی شور را مدت يك هفته در آب نمك گذاشته و بعداً در جعبه های چوبی بارکشی بخارج مینمایند ولی برای ماهی دودی بعد از سه روز در آب نمك با آب شیرین اورا كاملاً شسته و مدت ۲۴ ساعت در محوطه كه دود داشته باشد قرار میدهند بدین طریق ماهی را پس از نمك زدن دودی میکنند و بعد بخارج بارکشی مینمایند .

۳ - اهمیت مازندران و گیلان از لحاظ اقتصادیات

بزرگترین ترقیات اقتصادی تصر حاضر منوجه گیلان و مازندران شده بطوریکه این دو منطقه پیشرفت های قابل توجهی را حائز و امروزه در هر طرف این مناطق مخصوصاً مازندران کارخانجات عدیده ملاحظه میشود این کارخانجات نوین که از لحاظ بهره و ثمره کار خود با کارخانجات اروپا هم چشمی مینمایند امروزه احتیاجات عدیده کشور را از لحاظ اقسام منسوجات عادی - ابریشمی - پارچه های غیر قابل نفوذ کونی نخ تابنی توتون پيله الوار و غیره مرتفع میسازد .

توجه دولت - وجود جنگل های انبوه - استعداد زمین - پشت کار اهالی دست بدست هم داده و عوامل اصلی و پایه اساسی ترقیات روز افزون این منطقه گردیده و بهمین مناسبت این منطقه سم مهم و مداخله سرشاری در اقتصاد کشور دارا خواهد بود .

خطوط مواصلات عمقی و عرضی بطور کلی

۱ - مقدمه

در منطقه شهرستانهای شمالی دو نوع معابر بنظر میرسد :

- اول راههای نفوذی که از کرانه بطرف فلات امتداد دارد کلیه این معابر که محور های مهم آن تشریح شده بایستی از سد های کوهستانی عبور نماید بهمین مناسبت از گردنه های مهم گذشته و مسدود کردن این جاده ها خیلی سهل و آسان است و معابر مهم را میتوان بشرح زیر اسم بر نمود :
- محور آستارا اردبیل جاده شوسه .
- محور بندر پهلوی رشت فومن ماسوله هرو آباد میانه - که تا ماسوله ساخته شده و در صورت يك خانمه محور مهم و قابل توجهی خواهد شد و با اهمیت بندر پهلوی خواهد افزود .

- محور رشت منجیل قزوین
- راه قافله رو لاهیجان دیلمقان قزوین .
- راه قافله رو لنسگه رود به قزوین
- راه قافله رو خرم آباد تنکابن قزوین
- محور نوشهر - چالوس کرج شوسه
- محور محمود آباد آمل دماوند طهران شوسه
- بابل سرشاهی طهران شوسه
- بندر شاه شاهي تهران شوسه

گذشته از معابر مندرجه شاید برخی راههای پیاده رو یافت شود که آنها نیز هر يك بایستی از گردنه ها و دره های سهمگین ارتفاعات عبور نمایند.

دوم - جاده عرضی در جلوی سد کوهستانی و در تمام کرانه شمالی يك رشته راه کرانه موجود است که از نقاط زیر عبور مینماید.

- بندر شاه - به شهر - ساری - شاهی - بابل - بابلسر تا این محل جاده تقریباً در

داخل منطقه است ولی از بابل سر تا رود سر جاده از کنار دریا عبور نموده و گاهی در جنگل زار ها بکلی مستور خواهد شد از رود سر به لنگرود لاهیجان رشت از آنجا پسی خان طاهر کوراب - شفا رود گرگان رود آستارا میرود.
طول این راه کرانه در حدود ۷۰۰ کیلومتر است.

وضعیت راه های نفوذی و خصوصیات هر يك بشرح زیر میباشد

۲ - راه نفوذی آستارا اردبیل

جاده اردبیل به آستارا که در حدود ۷۲ کیلومتر است میتوان از نقطه نظر وضع طبیعی بچهار قسمت نمود:

اول - قسمت جلگه

از اردبیل تا ۲۵ کیلومتر جاده از جلگه با سم جلگه اردبیل عبور نموده این جلگه که در حدود ۲۰ الی ۲۵ کیلومتر عرض دارد کاملاً صاف . فقط دارای آبادیهای مهمی است که از جاده چندین کیلومتر دور میباشند.

دوم - قسمت تپه

از ۲ کیلومتری خاور سولا جاده داخل قسمتی از زمین میشود که دارای تپه و ماهور کم و بیش مرتفعی است طول این قسمت از جاده در حدود ۵ کیلومتر است.

سوم - قسمت کوهستانی

در مسافت ۳۵ کیلومتری اردبیل جاده از منطقه کوهستانی عبور نموده و در طرفین جاده دو رشته کوه مستور از جنگل است آستارا رود از وسط دره بین دو کوه مذکور عبور مینماید. طول این قسمت از جاده در حدود ۲۹ کیلومتر است.

چهارم - قسمت جلگه مستور

جاده پس از خروج از منطقه کوهستانی از جلگه مستوری عبور مینماید: طول این قسمت از جاده در حدود ۱۸ کیلومتر است.

از لحاظ فنی - جاده اردبیل آستارا بعرض ۶ الی ۸ متر و در همه جا محکم و خوب نگهداری شده فقط در بعضی نقاط دارای دست اندازهایی است که از سرعت خودروها تا اندازه میبکاهد.

در قسمت کوهستانی جاده دارای پیچهای متعدد با شعاع کم و شیبهای نسبتاً تندی میباشد که خودرو باید بانهایت احتیاط از این نقاط عبور نماید.

پلهای این جاده از اردبیل تا آستارا ۱۷ عدد است که ۶ عدد آن آجری و بقیه پلهای نوع پلکی است چوبی که هم سطح زمین بوده و فقط برای عبور جریان آب باران از یک طرف بطرف دیگر جاده ساخته شده است.

از لحاظ منابع محلی - در طول مسیر جاده هیچ آبادی مهمی وجود نداشته و در انتهای آن دو شهر اردبیل و آستارا قرار گرفته است.

اردبیل - دارای ۷۰ الی ۷۵ هزار نفر جمعیت بوده محصول مهم آن گندم است .. که در سال در حدود ۱۷ هزار خروار علاوه به احتیاجات اهالی است.

جو که علاوه بر مصرف سالیانه محل در سال ۷ هزار خروار اضافه دارد.

چهارپایان منطقه اردبیل

اسب ۱۵۰۰ - قاطر ۶۰۰ الی ۷۰۰ - گاو - ۴۰۰۰ - گوسفند در موقع لزوم
حیوانند ۲۰۰ هزار گوسفند بدهد - در این منطقه الاغ بطور فراوان یافت میشود

آستارا - جمعیت در حدود ۵ هزار نفر

محصول مهمش برنج که در سال علاوه بر مصرف اهالی ۱۲۰ خروار اضافه دارد
ناحشام این منطقه در حدود ۲۵ الی ۳۵ هزار که اغلب بز میباشند

در طول این جاده آبادیهای چندیست که مهمترین آنها عبارتند از:

سولا - ۸۰ خانوار - ۲۰ اسب - ۱۲۰ خر

قلعه - ۵۰ خانوار بیهی یا ۵۰ خانوار

از لحاظ نظامی

فرودگاهها - در قسمت یکم جاده که از جلگه عبور مینماید طرفینش کاملاً مساعد
برای ساختن فرودگاه بوده و هیچ نوع کار مهمی را ایجاب نمینماید ولی در قسمت دوم
وسوم جاده اطرافش اجازه ساختن فرودگاه را بعزت کوهستانی بودن زمین نمیدهد
در قسمت چهارم جاده هر چند که زمین مستور است ولی قسمتهائی از زمین یافت میشود
که بدون درخت بوده و برای فرودگاه مساعد بنظر میرسد

توقف عده ها - نظر باینکه آبادیهای سر راه خیلی کوچک و تعداد خانوارش کم
است نمیتوان انتظار منزلگاه برای عده ها حتی واحد های کوچک از قبیل گردان
و گروهان داشت.

زمین نیز در قسمت یکم و دوم جاده بقدری لخت است که هر نوع توقف عده ها
بخوبی تحت دید هوائی واقع میشود عده که از اردبیل به استارا حرکت مینماید میتواند
توقفگاه اول خود را بشکل اردوگاه در سولا اختیار نماید این آبادی گنجایش توقف
یک هنگ را بعزت مستور بودن خود آبادی خواهد داشت.

ولی در قسمت سوم و چهارم جاده چون زمین خارج حاده کاملاً مستور است عده ها میتوانند بدون اشکال در زیر چادر اردوگاه اختیار نموده و کاملاً از دید زمینی و هوائی محفوظ باشند

حرکت عده ها - بطور کلی حرکت در قسمت یکم و دوم جاده کاملاً تحت دید زمینی و هوائی بوده ولی در قسمت ۳ و ۴ جاده اگر از خارج جاده عبور نمائیم از دید کاملاً محفوظ ولی اشکال بزرگ حرکت جنگلها است

تخریبات - در قسمت یکم جاده نظر بجلگه بودن زمین ارزش تخریبات فوق العاده کم است حتی اگر پلها نیز تخریب شوند با مختصرکاری میتوان از اطراف پل عبور نمود . در قسمت دوم جاده نسبتاً دارای ارزش میباشد

در قسمت سوم جاده تخریبات ارزش واقعی و حقیقی خود را پیدا کرده در بعضی اوقات جاده از نقاطی عبور مینماید که قسمت جنوبی آن چسبیده بکوهستان مرتفع که ارزش مانعی خود را با دارا بودن جنگل دو برابر نموده و قسمت شمال آن متصل بدره عمیقی میباشد .

در قسمت چهارم جاده ارزش تخریبات در بعضی نقاط بخصوص نسبتاً قابل ملاحظه است .

محور کنونی اردبیل آستارا از لحاظ نظامی دارای ارزشی نیست .

۳ - راه نفوذی تهران رشت ۳۴ کیلو متر

جاده همگانی رشت قزوین - طهران در دره سفیدرود تمتد است که از دو طرف

مشرف بارتفاعانی است که پوشیده از جنگلهای انبوه میباشد عبور از این جنگلها فوق العاده سخت و در بعضی نقاط غیر قابل عبور است حتی برای پیاده اشکالات زیادی را در بردارد برای آنکه وضعیت این محور را کاملاً بررسی نمائیم قسمت از قزوین برشت را مشروحاً درج مینمائیم.

محور قزوین رشت ۱۹۲ کیلو متر

از شهر قزوین ناحسین آباد ۱۷ کیلو متر راه در جلگه صاف بی عارضه است بطوریکه کوچکترین پست و بلندی در آن ملاحظه نمیشود بعضی مجاری كوچك كه بوسیله پل های كم ارتفاعی پوشیده شده در این قسمت است.

از حسین آباد جاده با شیب در يك رشته تپه های کوتاه مسیر خود را ادامه داده و پیچ و خمهای مهم در این قسمت ملاحظه میگردد ارتفاعات جناح راست که سد اصلی کوهستان شمال است خیلی دور از جاده واقع شده.

در کیلو متر ۲۱ در يك جلگه كم عارضه آبادی آقا بابا که باغات زیاد میوه آن را احاطه کرده و يك تپه منفردی در عقب آبادی برجستگی بخصوصی ارائه میدهد خواهد رسید در این محل تدریجاً جاده بطرف کوهستان شمالی متمایل شده و خط ارتفاعات تدریجاً نزدیک دیده میشود.

در کیلو متر ۲۵ از روی پل متوسطی که بارتفاع دو متر است از روی رودخانه آقا بابا عبور کرده.

در کیلو متر ۳۲ جاده از آبادی كوچك كوچین كه باغات و اشجار میوه در سمت راست جاده است عبور کرده و همیشه با شیب ملایم خود و پیچ های كم و بیش

عبور مینماید این پیچها میدان دید را محدود به ۵۰۰ متر الی يك كيلو متر باطراف می نماید .

از كيلو متر ۳۶ از رشته تپه هائی كه از حسین آباد تدریجاً بالا رفته بود سرازیر شده در كيلو متر ۳۷ قهوه خانه كرر بلاغ را در جناح چپ گذارده و با هممان، شیب ملایم صعودی و شاید تدریجاً تندتر ادامه میابد .

از كيلو متر ۴۱ جاده وارد دره نئی میگردد پس از نزول در ته دره در مسیر دره بطرف شمال امتداد یافته از آبادی كوچك آب ترش و قهوه خانه آن عبور مینماید ارتفاعات طرفین دره در حدود ۲۰۰ الی ۲۲۰ متر میباشد كه حاكیة كامل جاده را دارا است ارتفاعات جناح چپ (باختری) مرتفع تر است ،

در این دره آب كراب جاریست كه برای اتصال با یوز باشی چای و سفید رود جریبان دارد از كيلومتر ۴۹ دره باز میشود در كيلومتر ۵۰ قهوه خانه یوز باشی چای كه در طرف چپ و عقب ارتفاعات جاریست با هم متصل شده تشكيل رودخانه كوچكى را میدهد . كه در روی آن پل یوز باشی چای بطول ۲۵ متر ساخته شده اسكلت این پل آهن و سطح آن از چوب است دره كراب و یوز باشی چای خیلی پر پیچ و خم و سرعت عوامل موتوری از ۳۵ در ساعت نمیتواند تجاوز نماید .

عرض دره یوز باشی چای در حدود ۲۰۰ الی ۳۰۰ متر و فاصله بین دو خط الرأس مجاور این دره متغیر و در حدود يك كيلو متر در نقاط خیلی وسیع بیش نیست .

در دره یوز باشی چای بواسطه وضعیت دره تخریبات خیلی بالارزش است خاصه در كيلو متر ۵۶ كه جاده در دامنه ارتفاعات كوهستانی جناح باختری رودخانه واقع و از پرنگاهها عبور میکند گذشته از این پرنگاه مجاری كوچكى گاه گاه از طرف باختر بطرف یوز باشی چای جریان دارد كه پلهای بار تفاع ۴ تا ۵ متر برای عبور راه در روی

تنها ساخته شده که تخریب آنها کاملاً مؤثر خواهد بود .
در جناح راست جاده در حوالی شیرین سو ۶۰ کیلومتری آبشار قشنگی ملاحظه
میشود که حکایت از تندی شیب کوهستان مینماید ارتفاعات طرفین ده دارای کمره های
سخت پرزحمتی میباشد که پیاده بازحمت قادر به عبور از هر قسمت آن خواهد بود آبادی
وقهوه خانه شیرین سو در ۶۳ کیلومتر ۶۳ در جناح چپ جاده واقع شده .



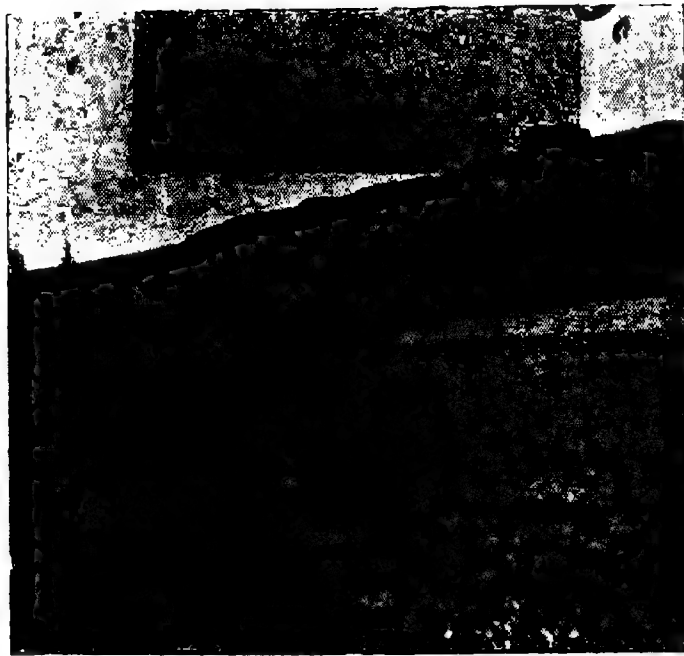
دره شیرین سو در ۶۳ کیلومتری قزوین

پس از دره شیرین سو دره یوزباشی جای به دره ملاعلی مشهور و باهمان مختصات
سابق خود امتداد میابد با فرق آنکه از شیرین سو عمق دره از جاده در حدود ۱۰۰ متر
و تشکیل پرتگاههای مهمی را میدهد ارتفاعات شیرین سو عموماً سنگی است پس از يك
کیلومتر جاده تدریجاً بطرف ته دره و مسیر رودخانه پائین میرود و شیب دره در بعضی
نقاط زیاد میشود و اراضی قابل زراعتی کم و بیش ملاحظه میگردد در دره ملاعلی کوهستانهای
جناحین برای عبور خیلی سهل و معابر زیادی در هر طرف آن میتوان بدست آورد تخریبات

در دره ملا علی خبلی مؤثر است ولی پس از سر از یر شدن جاده در دره از کیلومتر ۷۰ جاده از ارتفاع ۳ تا ۴ متری رود خانه عبور مینماید ولی بهیچ و خم جاده در این دره خبلی زیاد است از کیلومتر ۷۳ عرض دره تدریجاً زیاد میشود.

از کیلومتر ۷۸ مسیر و بستر رود خانه به ۱۵۰ متر میرسد که در مواقع طغیان کلیه این مسیر را اشغال کرده و در سایر موارد کم آبی فقط مسیر کوچکی در جناح راست این محل اشغال خواهد کرد در فروردین ماه عرض آن از ۶ الی ۷ و عمق آن از ۵۰ سانتیمتر تجاوز نمینماید.

در کیلومتر ۷۱ خاك طرفین خبلی قرمز رنگ و بمحض باران سرخ و چسبنده خواهد بود در کیلومتر ۷۹ ارتفاعات واسطه موسوم به پای چنار خاتمه یافته و آب یوزباشی چای وارد شاهرود که حاصل آب های کوهستان طالقان است میشود عرض شاهرود در اینجا در حدود ۶۰ متر خبلی زود طغیان نموده غیر قابل عبور میشود ولی در تابستان آب آن کم و گدازهای زیادی را در تمام طول خود ارائه میدهد.



پل لوشان در ۸۴ کیلومتر قزوین

در کیلومتر ۸۴ جاده از روی پل لوشان که به آجر و سنگ ساخته شده و بطول ۱۰۰ متر

و دارای چندین چشمه بزرگ و کوچک است عبور کرده رود خانه را که تا کنون در پل یوز باشی چای در جناح راست بوده در سمت چپ قرار خواهد داد.

از محل اتصال یوز باشی چای و شاهرود جاده در وسط ارتفاعات واسطه و کوهستان اصلی خواهد بود این منطقه کاملاً صاف نبوده دارای تپه های مجزا و ارتفاعاتی است در این قسمت آبادی های کوچکی در اطراف مسیر شاهرود ملاحظه میشود آب رودخانه بواسطه رسیدن و دخول آب دره های مختلف همیشه در تزايد است از کیلومتر ۹۰ در جناح راست موانع و عوارض زمین خیلی کمتر میشود در صورتیکه در جناح چپ تپه ها قدری مرتفعتر میگردد.

سد کوهستانی و اشجار خط دامنه های آن را بخوبی در این منطقه میتوان تشخیص داده ملاحظه کرد از کیلومتر ۹۱ در جناح راست تپه های ممتد و مرتفعی و بر عکس جناح چپ جلگه های کم و بیش صافی را ارائه میدهد.

جاده از گردنه بالا بالا بایبچ و شیب تندی بالا رفته و سرازیر میشود

جاده از رودخانه دور و در وسط تپه ها امتداد یافته در کیلومتر ۱۰۲ به دره صاف - منجیل که آبادی های زیاد در هر طرف آن واقع شده است بطرف باختر جهت عبور از بریدگی سفید رود منحرف میشود عرض این دره که از طرف راست (شمال) کوهستان و امتداد دامنه آن و در طرف چپ رشته تپه ها است از ۱۵۰۰ الی ۲ کیلومتر بیشتر نیست در این دره باد شدیدی از طرف شمال بطرف جنوب دائماً در وزش است بطوریکه تمام درختها بطرف جنوب منحرف است در کیلومتر ۱۰۵ جاده از روی پل منجیل عبور مینماید این پل که بطول ۱۵۰ متر است دارای دو دهنه بزرگ در طرفین و دو دهنه کوچک در وسط است استخوان بندی آهن و کفنه آن چوب است.

رودخانه شاهرود و قزل اوزن که از طارم جاریست قبل از این پل بهم متصل شده تشکیل رودخانه سفیدرود را میدهند آب رودخانه در این محل خیلی زیاد عرض رودخانه

در حدود ۱۵۰ متر و عمق آن زیاد است ماهیهای دریا تا اینمحل آمده و اکثر اهالی در اینمحل
- صید مینمایند باد در اینمحل خیلی زیاد است در سمت چپ پل مسیر جاده ای در کوهستان



رودخانه سفید رود پل منجیل

ملاحظه میشود که سابقاً برای رفتن بزنجان از دره طارم روسها شروع بساختن نموده
که بواسطه نداشتن پل غیر قابل عبور است پل درست در محل بریدگی سد کوهستانی واقع
شده عرض این بریدگی در پهلوی پل ۳۰۰ الی ۳۵۰ متری ولی لاینقطع در تغییر بوده در یکلومتر
۱۰۸ خیل تنگ تر میشود.

در بدو ورود باین بریدگی از بقایای اثرات بخارات دریا بته هائی ملاحظه میگردد
از یکلومتر ۱۰۸ وارد منطقه کوه پایه شده در جناح راست دره مشجر و مصفای رود بار
ملاحظه خواهد شد اشجار زیتون صفای زیادی به این دره داده است در یکلومتر ۱۱۲
دهستان رود بار واقع شده جاده گاه گاهی از زیر اشجار کهن زیتون عبور خواهد کرد.

اهالی برای رفتن از رود بار به آبادیهای جناح راست رودخانه از قایق های کوچکی
استفاده مینمایند.

پس از طی چندین کیلومتر در وسط جنگلهای متصل و غیر متصل اشجار زیتون جاده - از پهلوی آثار پل قدیمه رود بار که هنوز پایه های آجری آن ملاحظه میشود در کیلومتر ۱۲۷ عبور خواهد کرد وضعیت کوهستان که تا قبل از رود بار فقط دارای بوته های سبزی بود تغییر کرد در کوهستان طرفین اشجار کوتاهی دیده می شود که اکثر در پهلوی آن هنوز ریشه درختهای که قطع شده باقی است اگر در سمت چپ بواسطه کوهستان سنگی مناظر دل فرینی نیست ولی در سمت راست در هر يك از دره ها اشجار زیتون در اطراف آبادیهای كوچك جلب نظر را مینماید .

سمت چپ جاده که مسیر رود خانه است ارتفاعات سنگی و دارای بریدگی های زیاد و پرتگاههای بسیار است که میتوان در آنها تخریبات با ارزشی تهیه کرد .

ولی جناح راست قسمت عمده خاکي است وضعیت جناحین رودخانه بنا بر پیچ ها تغییر خواهد کرد .

از کیلومتر ۱۲۹ عرض دره به تدریج زیاد شده رودخانه فضای زیاد تری را برای بستر خرد اشغال مینماید .

در کیلومتر ۱۲۸ جاده از دهستان رستم آباد که باز اشجار زیتون در اطراف آن و دره مجاورش دیده میشود عبور کرده ولی وضعیت دره لایق قطع در ترقی و ازدیاد است بطوریکه شاید عرض آن در رستم آباد از ه کیلومتر متجاوز باشد .

در رود بار گذشته از گله های گوسفند و بزیکه در مراتع دیده میشود دسته های خوك هم ملاحظه میشود چه پس از رشت و پهلوی در این قسمت نیز اهالی از پرورش آن استفاده هائی تحصیل مینمایند .

از رستم آباد به بعد مزارع شالی کاری با وضع مطبق خود جلب نظر را مینماید . طرز ابنیه و پوشش بناها با اوراق و قطعات تخته نمونه ابنیه رشت و مازندان را :

مجسم میسازد که بواسطه باران های زیاد مورد توجه اهالی و بواسطه نزدیکی جنگل ها به جای سو فال اوراق تخته را بکار برده اند .

پس از رستم آباد باز دره سفید رود تنگ میشود بطوریکه حدا کثر بریدگی آن در کیلو متر ۱۳۵ - ۱۵۰۰ متر است اشجار کوهستان دو طرف تدریجاً بلند تر شده و میتوان گفت در امتداد منطقه جنگل زار میباشیم گرچه انبار های متعدد ذغال اطراف جاده کاملاً حاکی از بی علاقه گی سکنه منطقه میباشد که با کمال بی باکی اشجار را قطع و برای کسب معیشت تبدیل به ذغال مینمایند از کیلو متر ۱۳۸ جنگلهای واقعی اطراف جاده راه میپوشانند .



دن کردنه نقله بر مسیر رودخانه سفید رود وسیع میگردد

در کیلو متر ۱۴۳ جاده از روی پل سیاه رود که بطول ۳۰ متر و دارای ۲ چشمه از سنک و آهک ساخته شده عبور خواهد کرد ارتفاع آن در حدود ۴ متر است آب سیاه رود که حاصل آب دره های مجاور است از اینجا وارد سفیدرود میشود در کیلو متر ۱۵۰ دو جاده ملاحظه میشود جاده قدیمی که از بهلوی رودخانه عبور میکنند که بواسطه پیچش رودخانه قسمتی از آن خراب شده جاده جدید در دامنه ارتفاعات جناح چپ میگردد و بواسطه جدید بودن آن ریزش تاوقتی بعد کافی نرسد خطرناک است .

دره سفید رود



در کیلومتر ۱۵۲ جاده از سمت چپ امام زاده هاشم که در روی تپه منفردی واقع شده و محل زیارتی برای سکنه رشت است خواهد گذشت

پس از امام زاده هاشم جاده قدیم و جدید باز بهم متصل میگردند و جاده از کنار رودخانه دور شده بطرف چپ منحرف میگردد و در ضمن از منطقه کوهستانی خارج و وارد جلگه صاف مشجری خواهیم شد ارتفاع جناح چپ تا مدتی باز در مجاورت جاده بوده سپس دور میشود در صورتیکه ارتفاعات جناح راست به محض دور شدن از سفید رود دور میگردد.

امام زاده هاشم مدخل سد کوهستانی شمال محسوب میگردد و پس از طی ۱۰۱ کیلومتر جاده از منطقه کوهستانی خارج و وارد جلگه مشجر رشت میگردد.

در این جلگه صاف مشجر درختهای کهن سبزهای خوش رنگ خانه های منفرد جنگل دامگشائی و صفای بسیاری را برای عابرین جلو گر خواهد ساخت.

در اطراف جاده قسمتهائی ملاحظه میشود که برای زراعت و کشاورزی اشجارش را بکلی قطع نموده هر قدر بطرف رشت نزدیک تر گردیم این نوع اراضی زیاده تر ملاحظه میگردد از امام زاده هاشم بطرف رشت پوشش خانه ها اکثر با گلش است چه بمناسب شالی کاری تهیه و ساختن آن سریعتر و کم خرج تر خواهد بود.

در ۱۲ کیلومتری رشت به دو شنبه بازار جاده مصادف شده و سپس تا رشت در جلگه صافی ادامه دارد در صورتیکه قدری از انبوهی جنگلهای آن کاسته میشود.

۴ - راه نفوذی طهران - نوشهر

طول این راه در حدود ۲۱۸ کیلومتر است این راه از بزرگترین ارتفاعات البرز در گردنه کندوان که در سوابق ایام مدت چند ماه زمستان بکلی مسدود بود عبور خواهد کرد در اردیبهشت ماه ۱۳۱۷ ساختمان این تونل مهم شروع و بعداً ساختمان

آن خاتمه یافت که از ریزش طبقات بالا بکلی جلوگیری کند و اینک در تمام سال عبور از این راه مقدور خواهد بود .

این تونل از مرتفع ترین و بزرگترین تونل های کشور شاهنشاهی است چه در ارتفاعات ۳۰۳۰ از سطح دریا ساخته شده خود تونل در ارتفاع ۲۷۰۰ است طول تونل ۱۸۸۴ متر است .

با ساختن این تونل ۱۳ کیلومتر از طول سابق جاده کم شده است .
جاده پس از عبور از گردنه کندوان داخل دره رودخانه کرج میشود در این منطقه بواسطه تنگی دره و مسلط بودن ارتفاعات طرفین مسدود کردن و دفاع جاده خیلی سهل و آسان است .

ه - راه نفوذی محمودآباد - آمل - طهران

قبل از تأسیس جاده شوسه فعلی عبور قوافل اکثر از راه آمل صورت میگرفت. در صورتیکه این راه سخت و از نقاط دشوار بایستی عبور نماید تمام توجه و تمایل برای عبور از این راه بواسطه نزدیکی و کمی مسافت آن بوده است چه در حقیقت نزدیک ترین راه به طرف دریای خزر در صورت دقت در طول سایر محورها این محور خواهد بود .

طهران رشت پهلوی ۳۷۹

طهران چالوس نوشهر ۲۱۸

طهران آمل محمودآباد ۱۹۳

طهران شاهی بابل سر ۲۹۱

طهران نندر شاه ۳۸۲۰

حال نیز در صورت دقت باز ملاحظه میشود که این راه نزدیکترین محور خواهد بود .

این راه از نقاط چندی بشرح زیر عبور خواهد کرد: از طهران در جاده فیروز کوه تا ابعلی رفته از آنجا بطرف گردنه امامزاده هاشم و پلور متوجه شده در نزدیکی آب گرم لاریجان به آمل متصل خواهد شد مسافت از آبعلی تا آمل ۱۳۹ کیلو متر شهر آمل یکی از شهر های قدیمی شمال ایران است که فعلا دارای ۱۵ هزار سکنه و با آنکه حرايهای بسیار در نتیجه زلزله و حوادث پی در پی حاصل کرده است ولی امروزه روبه آبادی و عمران می رود از وسط این شهر رود هزار عبور مینماید که اسباب ترقی و توسعه و طراوت شهر شده و در روی آن پلی در سنه ۱۳۱۴ بطول ۱۴۰ و بعرض ۹ متر ساخته شده از این شهر يك راه خیلی قشنگی که دارای پلهای زیاد است بطول ۲۷ کیلومتر تا شهر بابل امتداد دارد - شهر امروزه از لحاظ عمران و تاسیس کارخانجات روبه ترقی و توسعه می رود سر بندر این شهر محمود آباد است که بمسافت ۱۸ کیلومتری آمل قرار گرفته و يك جاده قشنگی که از وسط جنگلها عبور مینماید محمود آباد تا چندی قبل دارای ابنیه و ساختمانهای مهمی نبود ولی از چندی باین طرف در این بندر گاه مهمانخانه ها و ساختمانهای چندی بنا شده و از ۱۳۱۷ اسکله کوچکی در بندر گاه مزبور تهیه گردیده که کشتیهای كوچك و کشتیهای تر کمنی میتوانند پهلو گرفته و بار گیری نمایند این بندر گاه از لحاظ آب و هوا از اکثر بنادر شمالی بهتر و سالم تر میباشد اخیراً نیز شروع به تهیه پلاژ و حمام دریائی در این بندر گاه شده است .

چون این راه تا این تاریخ هنوز خاتمه نیافته لذا مختصات کلی آن برای اطلاع درج میشود

طول راه

۱۹۳	{	از طهران تا ابعلی ۴۲
		از ابعلی تا آمل ۱۳۹
		از آمل تا محمود آباد ۱۲

از امل به ابلی که ۱۳۹ کیلومتر است به ۳ قطعه ساختمانی تقسیم شده در تمام این سه قطعه در حدود ششصد پل کوچک که طول دهانه آنها از یک تا شش متر است وجود دارد در قطعه یک شش پل بزرگ در قطعه دونه پل بزرگ در قطعه سه یک پل که روی هم رفته شانزده پل بزرگ که دهانه بزرگترین آنها چهل و پنج متر است موجود است. در طول این جاده که بر طبق اصول جاده سازی درجه اول ساخته میشود در حدود ده کیلومتر دیواره و چهارده تونل ساخته میشود که بزرگترین آنها هزار و پانصد و بیست متر درازی دارد.

پهنای جاده هشت متر است. این جاده برای عبور کامیونهای سنگین بوزن بیشینه یعنی حداکثر بیست تن از دو طرف ساخته میشود. قطعه اول که ۴۵ کیلومتر و نیم است باستانی تکمیل پلهای آن پایان رسیده. از قطعه های ۲ و ۳ بیست و دو کیلومتر آن بکلی تمام شده. بقیه کارهای قطعه های دو و سه نصف آن تمام و نصف دیگر در دست اقدام است این راه از نظر اقتصادی و نظامی و نزدیکی پایتخت بمازندران حائز اهمیت فراوان میباشد.

۶ - راه نفوذی طهران به شاهی ۲۴۳ کیلومتر

راه طهران فیروزکوه - شاهی یکی از مهمترین راههای نفوذی بحر خزر - دشت گرگان بفلات ایران میباشد این محور از شاهی وارد رودخانه طالار شده و همه جا بستر این رودخانه را طی نموده بفیروزکوه میرسد.

اهمیت این محور بواسطه وجود راه آهن سرتاسری ایران فوق العاده زیاده تر شده است چون این جاده در همه جا پهلوی راه بستر رودخانه طالار را طی مینماید. این جاده همه جا از منطقه کوهستانی عبور نموده و از و هستان سوادکوه و فیروزکوه عبور مینماید.

عرض دره اغلب به محلهای فوق العاده کم عرضی منتهی گردیده و در بعضی نقاط

بچهارصد متر میرسد در فیروزکوه سه راهی تشکیل میدهد که عبارت است از راه تهران
سمنان - شاهی

در شاهی سه راهی تشکیل میدهد که عبارت از راههای تهران - ساری بندر شاه -
بابل سر - آمل جاده کناره این محور پس از محور (راه مخصوص) نزدیکترین محورهای
نقوذی بحر خزر بفلات ایران میباشد

این محور صحرای گرگان را به داخل کشور متصل مینماید .
بمناسبت ترقی فوق العاده شمال ایجاد کار خانجات بهره برداری کانها این محور
دروزرور بر اهمیت خود میافزاید .

جنس زمین بواسطه مناطق کوهستانی فوق العاده محکم و همه نوع مصالح (سنگ
ماسه) موجود و دارای استحکام زیاد میباشد توجه و نگاهداری ترمیم بواسطه وجود
مصالح در محل سهل است و خود جاده دارای استحکام زیاد میباشد .
فقط ریزش و وجود برف در زمستان عبور این جاده را سخت نموده است که
اولی بواسطه تراشیدن بدنه و ساختمانهای مختلفه روز بروز کم خطر شده و دومی با
داشتن نفرات لازمه و ماشینهای ذوب برف میتوان برای تمام مدت سال از جاده استفاده
نمود .

قوسهای جاده مخصوصاً در گردنه جاجرود و عباس آباد فوق العاده کم و بالتیجه
عبور عرابه ها خیلی مشکل است قوس حداقل به ۲۵ متر میرسد .

عرض راه در حدود ۵/۵ متر و برای تلافی دو خودروی باری خیلی مشکل است
خودرو ها با اشکال از یکدیگر رد شده و این موضوع سبب شده که بهره راه خیلی کم میشود .
بهره برداری . در این محور بعلت کم عرض بودن و داشتن شیبهای زیاد و قوسهای
کوچک از نظر بهره برداری باید دقت کامل شود چون توقف دو خودروی باری در جاده
ممکن است باعث قطع آمد و رفت بشود زیرا در قسمت اعظم این جاده حتی محلی برای

خارج نمودن خود رو از روی جاده نیست سرعت خود رو سواری بطور متوسط از ۵ کیلومتر معمولاً تجاوز نمینماید مخصوصاً وقتی آمدورفت زیاد است این سرعت خیلی کم میشود با ساختن گارژهای مختلفه در پهلوی جاده کم کردن قوسها و کم کردن شیبها میتوان به بهره برداری این محور افزود ولی این ساختمان ها مستلزم مخارج هنگفتی است بطور کلی این محور میتواند احتیاجات لازمه را مرتفع نماید در صورتیکه در موقع احتیاج کمیسون های لازمه راه تشکیل شده و وارد عمل شوند.

آب . در تمام طول راه میتوان از آبهای چشمه و حتی خود رودخانه برای مصرف استفاده نمود .

هوا . در زمستان فوق العاده سرد و بارندگی زیاد داشته و از فیروز کوه به بعد مرطوبی است .

منازل . غیر از فیروز کوه آبادیهای مهمی بمسافت های مختلفه در طول راه قرار گرفته و میتوانند تعداد زیادی نفرات را نگهداری نمایند .

کوههای اطراف در اکثر طول راه خیلی مرتفع ولی قابل عبور میباشد عبور ستون از این جاده بدون پهلو دار غیر ممکن است چون فقط در قسمت کوچکی از طول راه ارتفاعات اطراف غیر قابل عبور است .

تخریب . از تهران تا شروع هزار دره محل مهمی وجود ندارد در هزار دره محل های زیاد برای تخریب موجود است با تخریب های ۱۰۰ متر قطر میتوان بکلی جاده را قطع نمود .

مقدلر وقت لازم برای ترمیم این نوع تخریب ها بیشتر از ۴ برابر وقت لازم برای تخریب میشود زیرا تعداد زیادی کارگر نمیتواند در یک حله داخل در کار شود (کمی عرض جاده)

پل جاجرود . پل ساختمانی بطول ۴ متر و ارتفاع ۵ متر تخریب این پل اشکال بزرگی برای عبور فراهم میکند ولی کرانه اطراف برای ساختمان پل بواسطه جنس کف

رودخانه سرعت و عمق چندان مشکل نمیشد غیر از مواقع بارندگی و سیلابی .
پل رودهن . بواسطه بدنه های مرتفع اطراف دره در صورت تخریب پل ایجاد
پل و عبور خیلی مشکل تر است و خود درخت ها و ریختن آنها بر اشکال مانع
می افزاید .

گردنه دله چائی . این گردنه بواسطه داشتن پیچهای سخت محل های مناسبی برای
تخریب فراهم نموده و مخصوصاً تخریب تونل بطول ۲۰ متر بر اهمیت این گردنه میافزاید
دور زدن در نقاط تخریب غیر ممکن است

پل نم رود ، پل نم رود پل بزرگی است رودخانه کم سرعت و در اطراف آن
مسطح و عمق آب زیاد نیست .
عبور در تابستان مخصوصاً خیلی سهل است ولی تخریب آن باعث اشکال زیادی
خواهد شد .

فیروز کوه . قبل از ورود به فیروز کوه از تنگه ای عبور مینماید که عرض آن از
۵۰ متر تجاوز نمینماید علاوه بر اینکه برای تخریب مناسب است از لحاظ دفاع فوق العاده
سهل میباشد از تهران بفیروز کوه ۱۴۴ کیلومتر است از این نقطه جاده در يك زمین
نسبتاً مسطحی عبور نموده و وارد گردنه عباس آباد و دره طالار میشود
فیروز کوه بواسطه وضعیت خود در روی ۳ جاده طهران - سمنان - شاهی مهم
است از فیروز کوه به کدوك ۲۱ کیلومتر و محل مهمی برای تخریب میباشد .

پس از طی ۱۴ کیلومتر پل وجود دارد که جاده از خاور رودخانه به باختر رودخانه
میرود تخریب این پل خیلی مهم و مخصوصاً در مواقع وجود سیل بکلی جاده را قطع و عبور
غیر ممکن است و ساختن پل فوق العاده مشکل میباشد .

پس از ۲۵ کیلومتر جاده از روی پل ساختمانی عبور مینماید در این جاده ایستگاه
پل سفید قرار گرفته این پل بواسطه ارتفاع زیاد تخریش فوق العاده مهم بوده مخصوصاً

چنانچه پی های آنرا خراب نمایند ساختمان پل خیلی مشکل میشود پس از ۱۱ کیلومتر (زیراب) واقع شده است در اینجا يك پیچ سختی وجود دارد که تخریب آن فوق العاده مؤثر است.

از پل سفید جاده داخل منطقه جنگلی شده و هوا در آنجا شروع به مرطوب شدن مینماید ارتفاع دره ها تدریجاً زیاد شده و عمل تخریب سهل تر و مهمتر میشود.

پس از ۹ کیلومتر پل آهنی کوچکی وجود دارد که تخریب آن بسیار مؤثر است. پس از ۴ کیلو متر جاده از روی پلی عبور مینماید که از بتون مسلح ساخته شده طول آن ۵۰ متر و ارتفاع آن ۱۰ متر میباشد پس از يك کیلومتر جاده مجدداً از روی پلی عبور مینماید که از بتون ساخته شده و مشخصات آن کاملاً مثل پل سابق میباشد این دو پل فوق العاده محکم ساخته شده و تخریب آنها مشکل و پس از تخریب ایجاد مانعی مینماید که برقراری پل جدید بواسطه ارتفاع کرانه رودخانه و طول آن خیلی مشکل است پس از چهار کیلومتر جاده به شیرگاه رسیده و در این نقطه دو نقطه حساس وجود دارد یکی قبل از ورود به شیرگاه و یکی بعد از شیرگاه.

پس از ۷ کیلو متر جاده از روی پل ساختمانی عبور مینماید که یکی از مهمترین پلهای این جاده بوده و با تخریب آن مانع مهمی میتوان ایجاد نمود چه ساختمان پل جدید مستلزم وقت خیلی زیاد و داشتن وسائل فراوان میباشد.

در این محل جاده از منطقه کوهستانی خارج و بطرف شاهی میرود تا شاهی ۱۲ کیلو متر و نقاط حساسی ملاحظه نمیشود.

جاده شاهی به بابل سر

جاده در این قسمت کاملاً در جلگه بوده و در اطراف جاده همه جا محل برای دور زدن ممکن و امتداد جاده هیچگونه مانعی تشدید نمیدهد فقط بواسطه بدی جنس

زمین در فصول بارندگی از خارج جاده خود رو های باری نمیتوانند عبور نمایند یکی از مشخصات مهم این منطقه از لحاظ دوری مصالح ساختمانی است .

سنگ و شن باید از نقاط خیلی دور حمل شود چنانچه محلی خراب شود دور زدن بوسیله ساختمان جاده با الوار و گرده چوب انجام میگردد در قسمت هائیکه جاده گود است از لحاظ استتار خیلی مفید است و اغلب در طول جاده آمد و رفت از اطراف دیده نمیشود .

جاده از شاهی بطرف شمال باختری منحرف میشود و بطرف بابل مستقیماً پیش نمیرود .

پس از طی ۱۴ کیلو متر پل آهنین کیا کلا واقع از حیث ساختمان نظیر بابل سر بوده و یکی از بهترین پلهای جاده کنار دریا میباشد طول آن ۴۵ متر و ارتفاع آن ۶ متر است .

این پل روی رود خانه طالاز قرار گرفته است عرض رودخانه ۳۵ متر و عمق آب در حدود ۳ متر میباشد تخریب این پل مانع مهمی را تشکیل میدهد کرانه اطراف رود خانه برای ساختمان پل خیلی مشکل است .

پس از این پل پلهای كوچك دیگری وجود دارند که تخریب آنها چندان مهم نیست پل بابل سر - نظیر پل کیا کلا آهنی است طول ۴۵ متر ارتفاع ۶ متر بواسطه کمی عمق رودخانه و مساعد بودن کرانه ساختمان پل نظامی در این محل فوق العاده سهل میباشد

۷ - مشخصات راه آهن شمال

نقطه شروع راه آهن سر تا سر ایران در شمال بندر شاه است .
طول - طول راه آهن شمال از طهران تا بندر شاه ۶۱۱ کیلومتر که ۱۵۷ کیلومتر آن از کوهستان میگذرد .

عرض خط آهن ایران ۱۴۳۵ میلیمتر یعنی همان نمونه عادی بین المللی است .
شیبهای عمده خط آهن شمال

در مسافت بین بندر شاه و شاهی ۷ در هزار

، ، شاهی و پل سفید ۱۵ ،

، ، پل سفید و فیروز کوه ۲۸ ،

، ، فیروز کوه و بن کوه ۱۸/۵ ،

، ، بن کوه و تهران ۱۵ ،

مرتفعترین نقطه راه آهن شمال گردنه گدوک است که در ارتفاع ۲۲۱۵ متر
از سطح دریا واقع شده سرعت قطار با در نظر گرفتن کلبه ملاحظات فنی قطار ها با
لوکوموتیوهای نمونه ۱۵۰۰ با سرعت ۵۰ کیلو متر در ساعت و قطارهای مسافرتی با
لوکوموتیوهای ۳۰۰ - ۲ با سرعت ۱۰۰ کیلو متر در ساعت بخوبی (با رعایت تقلیل
سرعت در سرپیچها) مقدور است

مسیر راه آهن شمال

بعلت عبور از کوه های البرز ساختمان این راه آهن مصادف با مشکلات فنی و
صرف هزینه زیاد میشد بنا بر این طرح های زیادی برای جبران اشکالات مزبور پیشنهاد
گردیده تا بالاخره مسیر فعلی که عبارت از :

بندر شاه - شاهی - گدوک - فیروز کوه - کرمان - تهران باشد بعلت آوانه و دند
مسیر و نداشتن ارتفاع زیاد تصویب گردیده و ساخته شده .

برای پیمودن معابر دشوار و کوهستانی شمال محتاج به احداث تونل های بیشماری
گردیده اند که از نقطه نظر جنس زمین و تهیه تحکیم سقفها و پایه ها با اشکالات زیادی
مواجه شده .

در این تونلها وسایل تأمین از حادثه کاملاً پیتس بینی شده و در بعضی نقاط پوشش داخلی تونل ها تا ۷ متر ضخامت رسیده است تعداد تونلهای خط آهن شمال ۹۳ و طول مجموع آنها ۲۳۵۹۹ متر است .

طولترین تونلهای خط آهن شمال تونل گدوك است که طول آن ۲۸۸۰ متر است . از بقیه تونلها ۴ تونل که هر يك بیش از يك كيلو متر و ۹ تونل بیش از نیم كيلو متر طول دارند .

پلها - پس از تونلها پلها در درجه دوم اهمیت میباشند در مسیر راه آهن شمال پلهای بیشماری تهیه شده که مشخصات دو پل در پائین تشریح میشود :

پل اورین

بین ایستگاه سرخ آباد و ایستگاه ورسك در محلیکه راه آهن با دره اورین تقاطع مینماید .

در این محل خط دارای يك پیچ بشعاع ۲۵۰ متر و شیب ۲۵/۶ در هزار است . پل دارای يك اطاق سنگی يك پارچه با ۶۴ متر دهانه و ۱۶/۸ متر شعاع . سطح فوقانی پل در تمام طول دارای ۷ / ۴ متر عرض است و پیروی از محور خط مینماید .

پل ورسك

معروفترین پلهای خط شمال واقع در روی دره ورسك است (در نزدیکی عباس آباد)

دارای ۶۶ متر دهانه و در ارتفاع ۱۱۰ متر از ته دره واقع شده . ساختمان این پل با قطعات بتنی بعمل آمده که قوه مقاومت هر يك از آنها بیش

از ۳۰۰ کیلو متر گرم در سانتیمتر مربع است.



پل ورسك

ابعاد اصلی پل بقرار زیر است :

دهانه از بین دو پایه ۶۶ متر

شعاع دایره ۱۸ متر

حجم مجموع آن ۳۵۰ متر مکعب

گذرگاه تحتانی ورسك

برای جلوگیری از ارتفاع آب در مواقع رگبار و بار
ارتفاع آب تا ۱۲ متر نیز میرسد . يك تونل بطول ۴۵ متر
طغیان آب بدون ایجاد خطر میتواند از روی پل عبور نماید
مقتضیات فنی و مسیر آبها به ۵ قسمت تقسیم شده .

تعمیر گاه ها - در طول مسیر راه آهن شمال يك كارخانه تعمير درجه ۲ در بندر شاه و يك تعمير گاه در پل سفید مشغول كار است .

منبع های آب - در راه آهن شمال در ۱۳ ایستگاه منابع و دستگاه تصفیه آب برای لکوموتیوها تهیه گردیده فواصل بین آنها منوط بمصرف آب در مسافات مختلفه و متناسب باشیب میباشد مثلاً در مسافت بین منبع پل سفید و ایستگاه دوگل که ۹۹ کیلومتر است بعلت وجود سر بالائی تند و مصرف زیاد آب ۳ ایستگاه آب موجود است .

اسامی ایستگاههای خط آهن شمال با مسامت آنها

تا تهران بر حسب کیلومتر

شماره	نام ایستگاه	مسافت تا تهران بر حسب کیلومتر	حد اکثر شیب	ملاحظات
۱	ری	۹	۱۵ در هزار	مرتفعترین نقطه ۲۲۱۵ متر از سطح دریا
۲	بهرام	۲۶		
۳	ورامین	۴۳		
۴	پیشوا	۵۲		
۵	ابروز	۶۴		
۶	کویر	۸۸		
۷	گرمسار	۱۱۴		
۸	بن کوه	۱۲۸	۱۸/۵	
۹	کبوتر دره	۱۴۷		
۱۰	سیمین دشت	۱۶۱		
۱۱	زرین دشت	۱۷۳		
۱۲	مهاباد	۱۸۸	۲۸	
۱۳	فیروز کوه	۲۰۲		
۱۴	گدوگ	۲۱۸		
۱۵	دو گل	۲۳۶		
۱۶	ورسک	۲۴۶		
۱۷	سرخ آباد	۲۵۹		
۱۸	دواب	۲۶۹		
۱۹	پل سفید	۲۸۶		

شماره	نام ایستگاه	مسافت تا تهران بر حسب کیلومتر	حد اکثر شیب	ملاحظات
۲۰	زیراب	۲۹۶	۱۵ در هزار	
۲۱	شیرگاه	۳۱۳		
۲۲	شاهی	۳۳۴		
۲۳	ساری	۳۵۴		
۲۴	نکا	۳۸۰		
۲۵	رسم کلا	۳۹۵		
۲۶	بشهر	۴۰۳		
۲۷	تیرتاش	۴۲۱		
۲۸	کلوگاه	۴۲۹		
۲۹	بندر گز	۴۴۲		
۳۰	بندر شاه	۴۶۱	۷	

فصل هفتم

ارزش نظامی منطقه گیلان و مازندران

در شهرستانهای شمالی - از لحاظ نظامی چند نکته است که مورد توجه و بحث خواهد بود .

- وضعیت کرانه و امکانات دست یابی و طرز دفاع آن .
در صورت دست یابی به کرانه امکانات رسوخ در جلگه کرانه و موانعی که میتوان در نظر گرفت

در صورت دست یابی بجلگه های کرانه امکانات عبور بطرف فلات داخلی .
مطالب بالا سه بحث جداگانه را تشکیل میدهد که هر يك بنوبه خود قابل توجه است :

۱ - کرانه ها و امکانات دست یابی بان .

بواسطه تحلیل رفتن آب دریای خزر عمق کرانه ها اکثر غیر مکفی و کشتی ها نمیتوانند کاملاً به کرانه نزدیک گردند جز در بنادر پهلوی - نوشهر - بابل سر - شمسوار که بمناسبت عمق کافی کشتی ها عموماً میتوانند نزدیک گردند در سایر نقاط مجبوراند که که در ۲۰۰۰ الی ۱۵۰۰ متری کرانه متوقف شده و با قایق به کرانه پیاده شوند قایقها بواسطه شیب ملایم کرانه در تمام نقاط کرانه بدون استثناء ممکن است به کرانه رسیده پیاده شوند مسیر رودخانه ها بواسطه وضعیت طبیعی خود قابل دخول قایقها نیستند جز مصب سفید رود در حسن کیاده که برای دخول قایقها مستعد بوده و از این لحاظ قابل توجه است .

رشته تپه های کوتاه کرانه و نوار صاف کرانه يك خط دیدبانی بسیار مناسبی

«طرف دریا تهیه نموده که تا مسافت ۱۶ الی ۱۸ کیلو متری کشتی های عادی این دریا را در موقع توجه به کرانه ها میتوان دید

خط جنگل ها که بمسافت مشخصی در عقب واقع شده اند يك موضع دفاعی مناسبی را در سرتاسر کرانه ارائه میدهد که نوار ماسه میدان مناسبی را باحدا کثرا استفاده تهیه نموده است .

۲ - در صورت ورود به کرانه — امکانات

نفوذ در جلگه .

نظر باینکه کلیه جلگه کرانه صاف و بی عارضه است لذا در صورت دستیابی به هر نقطه این کرانه میتوان در داخله کلیه جلگه رسوخ نمود یگانه مانع مسیر رود خانه ها و جنگل ها است که برای مدافع بهترین وسیله عمل را بوجود آورده و عمل مدافعه را تسهیل خواهد نمود .

و باضافه در نقاطی که جلگه کرانه نسبتاً وسیع است موضوع طغیان آب مثلاً در جلگه رشت که وسیع تر از سایر جلگه های کرانه است بخوبی امکان پذیر است .
چه دو شبه جزیره غازیان و پهلوی از سطح دریا برجسته تر و ارتفاع آن از جلگه اطراف رشت زیادتر است یکی از طرق دفاع خیلی سهل که در این جلگه میتوان در نظر گرفت موضوع طغیان آب است چه رشته های متعدد رودخانه ها و شعب جزء آن که از اطراف بطرف دریا در جریان است بواسطه عمق جلگه طرفین که با ساختن دو دیوار در جلگه جریان دارد بمحض سوراخ کردن دیوار ها آب را میتوان وارد جلگه کرد بطوریکه سرعت خیلی زیادی در کمترین مدت و با تهیه کردن سد های سراسر جلگه را بکلی زیر آب نمود مخصوص آنکه در این جلگه برخی باطلاقتها و مردابها

نیز وجود دارد که بیشتر در اجرای این نظر کمک خواهد نمود.

اگر آب انداختن منطقه خیلی سریع است بایستی در نظر داشت که زمین تا مدتی برای عبور و مرور خیلی بد و غیر قابل استفاده بوده و يك لجن زار واقعی را تشکیل خواهد داد که شاید تا مدتی عبور از آن برای پیاده و سوار هم مشکل و بلکه غیر مقدور است.

چیزیکه بیشتر این عمل را تسهیل و تسریع مینماید وجود تعدادی ایاران مخصوص است که شناسائی کامل به هریك از نهرها دارا بوده و در صورت لزوم فوری میتوان این نظریه و فکر را بوسیله آنها عملی کرد (این عمل طغیان آب فقط در منطقه واقع در جلگه رشت انهم در قسمت واقع بین حسن رود و پسی هان مؤثر و نافع است).

۳- در صورت دست یابی به جلگه امکانات رسوخ به

طرف فلات

ملاحظه می کنیم اگر برای دست یابی به کرانه ها و توسعه نفوذ در داخله جلگه کرانه رشت در همه جا مقدور است ولی برای رسوخ بطرف فلات بواسطه سد کوهستانها و وجود بریدگیها انحصاراً بایستی متوجه چند محور شوسه و پیاده رونی که در این منطقه میباشد گردید. این محورها نیز بواسطه موقعیت کوهستانی خود بطور سهولت ممکن است در نقاط مختلف مسدود گردانند و ترمیم آنها نیز مشکل و پرهزحمت است. در نتیجه ملاحظه میکنیم عمل دفاع بی نهایت سهل و عمل تعرض مشکل خواهد بود.

اکثر شاید در موقع بررسیهای نظامی دقت شده مورد بحث قرار گیرد که کدام نقاط کرانه بحر خزر مهم و مورد دقت است با قدری توجه تصور می رود میتوان

راه حل مؤثر و نافع داد چه یقین است برای راه یافتن بداخله فلات بطرف محورهای نفوذی متوجه خواهیم شد تعداد این راه هاو معابر که از طریق کرانه های شمالی مارا بطرف فلات داخلی راه نمائی مینماید معین است و میتوان بشرح زیر تشریح کرد :

- ۱ - محور بندر شاه - ساری - فیروز کوه ۳۸۲ کیلو متر
که راه از دره طالار عبور کرده واز هر لحاظ قابل توجه است .
- ۲ - بابل سر شاهی که باز به راه بالا متصل میشود .
- ۳ - راه محمود آباد آمل که از طریق دره هزار به تهران میرسد ۱۹۳ کیلومتر
- ۴ - راه رشت قزوین تهران ۳۷۹ کیلو متر
- ۵ - راه نوشهر چالوس تهران ۲۱۸ کیلومتر
- ۶ - راه آستارا گردنه حیران ۷۰ کیلومتر تا اردبیل

گذشته از بنادر بالا که هر يك در مقابل محور دخولی واقع شده است باز بنادر چندی در این منطقه ملاحظه میشود از قبیل شمسوار - رام سرو فرح آباد - که این بنادر شاید از لحاظ نزدیک شدن کشتیها بعضی دارای استعداد باشد ولی بایستی دانست چون دارای محور دخولی مهمی نیستند لذا ناچاراً در صورت دست یافتن باین بنادر باز بایستی به یکی از محورهای نامبرده بالا توجه شود .

بین این بنادر بعضی در پناه کساعل واقع شده اند مثلاً بندر شاه - بندر پهلوی که نزدیک شدن باین بنادر سهل و ساده نبوده قطعاً بآدارا بودن و سائل متوسط هم میتوان از نزدیک شدن و پیاده شدن در کرانه آن جلوگیری نمود .

ولی سایر بنادر از قبیل نوشهر - بابل سر - محمود آباد - بنادری میباشد که در پناهی نبوده و در داخل خلیجی واقع نگردیده و بهمین مناسبت خیلی به زودی ممکن است مورد تحدید واقع گردند .

گذشته از آنکه این بنادر محفوظ نیستند نزدیک ترین راه بطرف داخله فلات نیز این بنادر میباشند (نوشهر - محمود آباد) پس جای تردید نیست که حساس ترین نقاط کرانه بحر خزر این بنادر خواهد بود که زودتر و سریعتر از سایر نقاط آن مورد تحدید و مورد توجه واقع خواهند گردید پس اگر از لحاظ اهمیت بندری و بازرگانی نقاطی نظیر بندر شاه و بندر پهلوی برای کشور قابل توجه است نبایستی از نظر دور نمود که برای رسوخ بطرف فلات بنادر نوشهر - محمود آباد که بمسافت کمی تا مرکز و بنادر غیر محفوظی میباشند طرف نظر خواهد بود روی این فکر است که بایستی حراست و حفاظت این بنادر و کرانه ها با کمال دقت مورد نظر واقع شود .

نتیجه

دو شهرستان کرانه ایران از لحاظ انسانی - اقتصادی - کشاورزی - نظامی دارای اهمیت مرشاری میباشند راه های نفوذی و سر بندر های آن نقاط حساس و قابل توجه این کرانه ها را ارائه و دوبرد اب طرفین آن ۲ پایگاه مناسب و مستعدی را برای جایگاه زیر دریائی ها - طیارات دریائی و ناوگان نظامی ارائه میدهد وضعیت طبیعی زمین حراست و حفاظت این منطقه را بخوبی امکان پذیر میسازد گر چه اجرای این منظور در رشته ارتفاعات بدرجات سهل تر از کرانه ها خواهد بود .

خواهشمند است مطالب زیر را در متن کتاب تصحیح فرمایند

صفحه	سطر	مطالب غلط	صحیح
۱	۷	عمارتی	عمارانی
۲	۱۲	شدند	شده اند
۳	۱۱	از ۳۵ درجه	در ۳۵ درجه
۳	۱۷	اول روز	اکثر اول روز
۳	۲۰	با طراوت که	با طراوتیکه
۳	۲۰	کرانه های خزر است	کرانه های ایران است
۴	۲	سه کوهستانی	مد کوهستانی
۵	۱۸	مشخص	مشخص
۸	۱۶	بریدگی ملاحظه	بریدگی بزرگی ملاحظه
۹	۱۴	در حقیقی حدایهای مدبوره و تقریباً	در حقیقت حدایهای مد بوده در يك
		دائمی است در يك	
۹	۲۰	دارای امتداد شمالی جنوبی است این	دارای امتداد خاوری باختری است
		تپه ها ملاحظه نمیشود	ملاحظه میشود
۱۰	۱	ملا حسن کباده	ملا جنوب حسن کباده
۱۲	۲۲	آبهای دریا را	ابر ها را
۱۳	۸	قطعی	قطع
۱۷	۶	و چك	كوچك
۲۳	۲۶ - ۵	هزار	هراز
۲۵	۱۱	هزاری	هرازی
۲۷	۱۰	و هستانهای	کوهستانهای
۲۸	۹	خط الرأس	خط الرأسها
۳۳	۲	و چندین شعبه رشته جزیره	و چندین جزیره
۳۶	۲	بعمق	بعمقی

خواهشمند است مطالب زیر را در متن کتاب تصحیح فرمایند

صفحه	سطر	مطلب غلط	صحیح
۳۸	۴	جهت	جهات.
۴۳	۲۱	يك ميلی از خشگی	يك ميل از خشگی
۴۹	۱۲	اقتصادی	اقتصادی
۵۴	۶	حرکت جنگلها است	حرکت در جنگلها است
۵۴	۸	پل عبور	پل ها عبور
۵۴	۱۸	جاده همگانی رشت قزوین	جاده رشت قزوین
۵۷	۳	طرفین ده دارای	طرفین دارای
۶۱	۱۵	مجاورتش	مجاورزش

